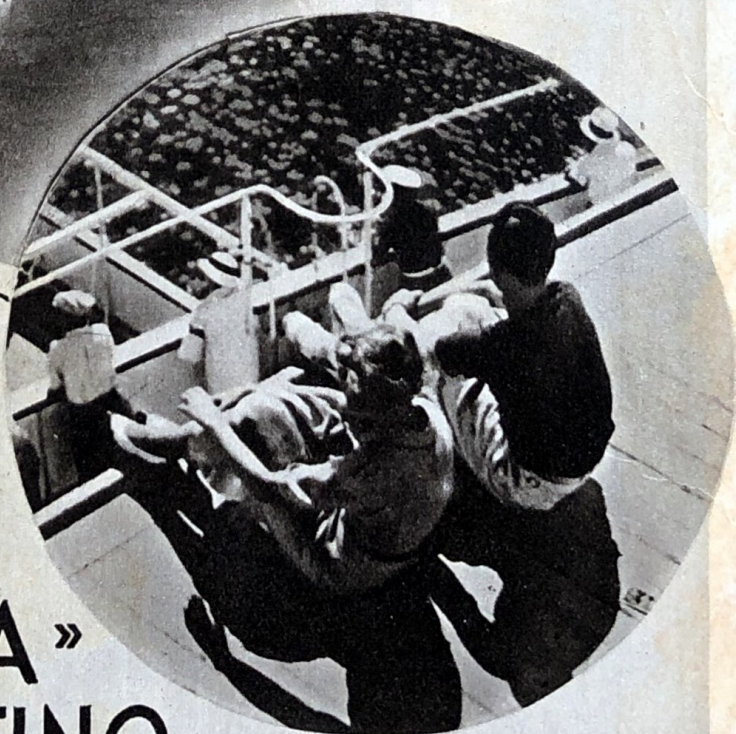
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLIV - NUMERO 2
FEBBRAIO 1938 - XVI E. F.

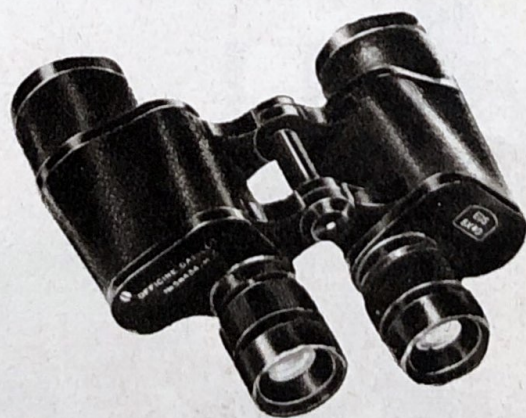
Crociere
1938
XVI
«ITALIA»
LLOYD TRIESTINO

ANNO XLIV
1938 - XVI

LE VIE D'ITALIA

Numero 2
FEBBRAIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1938
Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

OFFICINE
GALILEO

TURISMO

POSSIBILITÀ DEL TURISMO LIBICO: IL SAHARA

Il turismo libico, fino a qualche anno addietro limitato quasi esclusivamente agli itinerarî Tripoli-Leptis, Tripoli-Sabratha e Tripoli-Garian, ha assunto ben altra importanza da quando S. E. Balbo ha dato impulso alla costruzione di ottimi alberghi in numerose località della Libia, ed attrezzato magnificamente la capitale della Colonia per renderla capace di ospitare degnamente i sempre più numerosi visitatori. L'itinerario Tripoli-Gadames è indubbiamente uno dei più suggestivi di tutta l'Africa Settentrionale, non solo per il vivissimo interesse dei luoghi che si attraversano e per lo sfarzo degli *autopullman* che vi sono adibiti, ma soprattutto per il fascino dell' incantevole mèta, che offre una visione di sogno alle soglie del Sahara. Un esempio del potente richiamo esercitato da quella smagliante perla verde, che innalza il rigoglio delle sue 25 mila palme al cospetto dello squallido deserto circostante: l'anno scorso una comitiva di personalità italiane volle andarvi a trascorrere un breve soggiorno, proprio in occasione delle feste di Natale e Capodanno.

UNA PITTORESCA VEDUTA DI GAT A 1543 KM. A S. O. DI TRIPOLI. *(Fot. G. Ornato)*

La gigantesca Litoranea realizzata da Balbo ha, poi, aperto ancora al turismo libico nuove imponenti possibilità, mettendo a più vivo contatto tra loro i paesi del Nord-Africa.

Ma la Libia possiede orizzonti infinitamente più vasti di quelli già tanto ampî e noti alle correnti turistiche italiane e straniere: i territori del Sud.

Le oasi della Giofra e il Fezzan, nella Libia Occidentale; le oasi di Gialo e l'arcipelago di Cufra, in quella Orientale, saranno domani mète del gran turismo sahariano della nostra Colonia, e non avranno nulla da invidiare ai rinomati itinerarî desertici dei vicini paesi nord-africani. Diciamo «domani» perchè oggi non è ancora consigliabile avviare comitive turistiche in quelle lontanissime località. Questo è necessario affermare affinchè non sorgano iniziative, che sarebbero per il momento premature, mentre saranno quanto mai opportune in seguito.

Qualcuno potrà osservare che, in queste condizioni, sarebbe meglio per il momento non parlare addirittura del gran turismo nel Sahara italiano; e non avrebbe forse torto. Ma se

TUAREGH DI GAT. *(Fot. G. Ornato)*

UNO DEI LAGHETTI A CIRCA 90 KM. A S. DI SEBHA. *(Fot. G. Ornato)*

sigliabile, come abbiamo già detto, perchè non è stato ancora possibile creare la necessaria organizzazione turistica. La Libia è estesa quanto quattro volte l'Italia, e si sono compiuti passi giganteschi per valorizzarla e potenziarla anche nel campo turistico; ma, per quanto si proceda speditamente, non si può fare in un giorno ciò che è opera di decennî. Tuttavia, presto verrà anche l'ora del Fezzan, come è venuta quella di Gadames (750 km. da Tripoli) e quella memorabile della Litoranea, che ha domato il deserto sirtico.

Il turismo è fatto anche di indispensabili comodità, e prima di stabilire itinerarî di migliaia di chilometri in terre desertiche, bisogna creare luoghi di tappa, di ristoro e di rifornimento, perchè i paesi di cui parliamo, che pur sono tanto pittoreschi e interessanti, non possiedono alcuna attrezzatura per esercitare l'ospitalità. Viaggiatori isolati ve ne furono, in questi anni, nel Fezzan e ne sono tornati entusiasti; ma essi o hanno provveduto per-

affrontiamo l'argomento in questa autorevole Rivista – che, del resto, se ne è già occupata – è perchè altri ne ha scritto in qualche altro periodico, lamentando che ancora le comitive turistiche non affluiscano numerose ad ammirare gli sconfinati paesaggi e le lussureggianti oasi fezzanesi. Può essere, quindi, utile chiarire le condizioni di oggi e le magnifiche prospettive che certamente presenta il domani.

Diremo subito, limitandoci in questa nota ad occuparci del Fezzan, che la sicurezza del territorio, grande quanto l'Italia, è tale che dal 1930, anno in cui la regione fu da noi rioccupata, non solo è scomparso completamente il famoso predonaggio del deserto, ma non si è lamentato più neppure un caso isolato di aggressione a individui o a carovane. La popolazione è non solo tranquilla, ma devota e riconoscente all'Italia Fascista, che le ha dato benessere e prosperità, e lo ha dimostrato con le numerose carovane di indigeni che percorsero tutto il deserto, camminando per settimane coi loro cammelli, per poter salutare il Duce al suo passaggio lungo la Litoranea. Le strade, se non comode, sono praticabili; quindi da questo punto di vista sarebbe possibilissimo recarsi nel Fezzan senza pericoli. Ma non è con-

L'ORRIDO DEI MONTI ACACUS SULL'ITINERARIO TRIPOLI-GAT. *(Fot. G. Ornato)*

sonalmente alle loro esigenze, o hanno trovato ospitale accoglienza dalla squisita gentilezza dei nostri Ufficiali dislocati in quei lontani presidî; ciò che non sarebbe possibile ove si trattasse di comitive nume-

rose e frequenti. A chi presiede con tanto amore ed avvedutezza ai destini della Libia non è certamente sfuggita l'importanza turistica dei territori del Sud, e al momento buono il problema avrà la sua adeguata e totalitaria soluzione.

Intanto, può essere utile sapere come si può giungere nel lontano Fezzan, il quale (sia detto tra parentesi) ha raggiunto, mercè l'impulso valorizzatore del Regime, la sua autonomia alimentare, come ebbe ad annunziare il Maresciallo Balbo nella grande riunione avvenuta a Hun (o Hon) nel giugno scorso.

Per circa 400 km. da Tripoli, cioè fino a Buerat el-Hsun presso Sirte, si procede a grande velocità sulla Litoranea asfaltata; quindi si devia su di una pista camionabile, che dopo un centinaio di chilometri incontra la piccola oasi di Bu Ngem, ove si ammirano gli imponenti resti di un castello romano e dove si rinvennero importanti iscrizioni. Altri 200 chilometri e più, e poi si giunge a Hun, capoluogo dei Territori Militari del Sud, divenuto una ridente cittadina mercè l'opera di rinnovamento compiuta colà negli ultimi anni e in seguito all'importanza acquistata dopo che le fu attribuita la nuova funzione di capoluogo di così vasti territorî. La sosta a Hun può consentire anche una visita alle vicine oasi di Socna e Uaddan, prima di affrontare il lungo percorso che, attraverso il *Gebel es-Soda* (le Montagne Nere) conduce al Fezzan.

Troppo lungo sarebbe descrivere le orride bellezze del paesaggio che si attraversa; diremo solo che, per le oasi di Semnu e Temenhint, si giunge a Sebha, ove al sommo della *Ghara* (altura isolata) sorge il Forte Regina Elena, sede del Comando della Sottozona.

Il Fezzan, com'è noto, pur essendo per la massima parte desertico, comprende moltissime fiorenti oasi sparse specialmente lungo i tre grandi solchi verdi costituiti dall'*Uadi esc-Sciati*, dall'*Uadi el-Agial* e dall'*Hofra*. Per chi voglia visitare lo Sciati, dopo il Gebel es-Soda, è necessario lasciare, al bivio di Umm el-Abid, la strada per Sebha e imboccare la deviazione per Brach, attraentissima oasi, donde si prosegue per Uenzerich ed Edri, per non citare che i maggiori villaggi. Bisogna poi rifare il cammino a ritroso per tornare sulla strada di Sebha, poichè fra questa località e Brach non esiste comunicazione diretta, facendo ostacolo le alte dune dello Zellaf.

Da Sebha si dipartono due itinerarî: uno per Murzuch e l'altro per Ubari e Gat. Il primo, di circa 150 km. attraversa, a circa mezza strada, il piccolo villaggio di Goddua e conduce all'antica capitale del Fezzan, che qualcuno osò definire un tempo la Parigi del Sahara. Pur non avendo nulla che ricordi questa pomposa definizione, Murzuch è degna di esser visitata. Proseguendo verso oriente, si percorrono le oasi dell'Hofra – tra cui le principali sono quelle di Traghen e Umm el-Araneb – e si arriva all'ultimo villaggio, che è quello di Zuila, l'antica *Cillala* dei Romani, donde, in alcuni giorni di cammello attraverso un desolatissimo deserto, si può arrivare (non in gita turistica) alla piccola e sperduta oasi di Uau el-Chebir.

Da Murzuch è possibile, senza tornare a Sebha, recarsi nell'Uadi el-Agial, attraverso l'Uadi Otba, sboccando presso il villaggio di Techertiba, donde si prosegue, attraverso una pittoresca successione di verdi oasi, fino ad Ubari. Poco prima di questa località si incontra presso Germa (l'antica *Garama*) il grande mausoleo che qualcuno ha attribuito a Cecilia Plautilla, ma che tuttora non si sa a chi sia dedicato. Da Ubari, dopo qualche centinaio di chilometri, di cui parte attraverso lo squallore del deserto di Taita, si giunge al villaggio di Serdeles (el-Auenat), presso il quale s'innalza tuttora la grande acacia del Duveyrier.

Di là la strada volge verso sud ed è fiancheggiata dai Monti Acacus, che presentano orridi impressionanti dal punto di vista panoramico, fra cui la famosa *Montagna del Diavolo*. Infine, ecco la mèta finale del lungo viaggio ad oltre 1500 km. da Tripoli: Gat, che pur avendo perduto quell'aureola di mistero che un tempo circondava i remoti paesi del Sahara, conserva tutto il suo pittoresco fascino ed offre al turista lo strano spettacolo dei costumi della sua gente. Da Gat, come dagli altri principali centri del Fezzan, partono e arrivano nuovamente le carovane cariche di mercanzie scambiate con le popolazioni d'oltre confine. Commercio non più fiorente come un tempo, quando il principale prodotto di scambio era costituito dagli schiavi, ma nondimeno in via di promettente sviluppo, dopo la pacificazione e il benessere che giunsero col tricolòre fino agli estremi limiti della nostra Colonia. Autocarri e cammelli alimentano anche un discreto commercio coi paesi della costa lontanissima.

Tra non molto, si uniranno al movimento le carovane automobilistiche dei turisti, che andranno laggiù a trascorrere qualche parentesi della loro vita, lontani dal tumulto delle città europee, in ambiente del più genuino colore e nell'esotica realtà tante volte sognata e inutilmente cercata altrove.

G. Z. ORNATO

Importanti modifiche al Decreto sulla classifica degli alberghi e delle pensioni.

L'11 dicembre u. s. venne presentato alla Camera, per la conversione in legge, il Decreto Ministeriale 18 gennaio 1937 contenente le norme per la classifica degli alberghi e delle pensioni, il quale fu pubblicato nel numero di agosto 1937 della nostra Rivista. Prima della presentazione, la Commissione incaricata dell'esame aveva concordato alcune modifiche che sono state approvate. Tali modifiche riguardano principalmente l'entrata in vigore del Decreto, prorogata fino al 1° gennaio 1939, e i criteri di classificazione.

Nel 1° comma dell'art. 16, alle parole « ed al genere della classifica degli alberghi », sono sostituite queste altre: « ed al genere della clientela degli alberghi ».

L'articolo 19 è sostituito dal seguente:

« Gli alberghi e le pensioni esistenti alla data dell'entrata in vigore del presente decreto, e per i quali non sia stata ritirata la licenza di Pubblica Sicurezza, provvederanno alla denuncia di cui all'art. 3 nel termine di 90 giorni da quello della pubblicazione del decreto stesso sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Per la prima applicazione del presente decreto il triennio di classifica avrà inizio dal 1° gennaio 1939-XVII.

Il Ministro per la Cultura Popolare, con provvedimento definitivo, per il primo triennio, potrà modificare la classifica a seguito dei ricorsi presentati secondo le disposizioni degli articoli 5 e 6, considerando non tassativi i requisiti qui appresso elencati, derogando dalla tabella allegata al presente decreto.

Alberghi di categoria di lusso: al punto 1): apparecchi radio, palestre e docce; al punto 9): numero degli ascensori; al punto 10): ufficio telegrafico e postale.

Inoltre potrà modificare la classifica considerando:

come di I categoria alberghi che, pur non avendo la metà delle stanze con bagno e gabinetto privato annesso, ne dispongano di almeno un terzo con tale requisito;

come di IV categoria alberghi che abbiano anche meno di 9 stanze e anche oltre 30 stanze;

come di I categoria pensioni che abbiano anche meno di 30 stanze per ospiti, purchè abbiano almeno un bagno privato per ogni 10 stanze e un bagno comune per piano;

come di II categoria pensioni che abbiano anche più di 30 stanze;

come di III categoria pensioni che abbiano anche meno di 9 e anche oltre 20 stanze.

Gli alberghi e pensioni che non abbiano conseguito alcuna classifica sono denominati locande ».

Sulla legge che disciplina le agenzie di viaggio.

Il Decreto-Legge 25 novembre 1936-XV, n. 2523, già pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 30 giugno u. s. e da noi riassunto nel numero dello scorso settembre, è stato ora presentato all'approvazione della Camera con le seguenti illustrazioni ministeriali:

« Di fronte al continuo sviluppo del movimento turistico, più volte le aziende turistiche nazionali avevano insistito per ottenere provvedimenti legislativi che disciplinassero il loro lavoro, fissassero i loro diritti e i loro doveri ed accordassero loro una tutela contro la concorrenza abusiva. Anche la Corporazione dell'Ospitalità, sollecitata dalle organizzazioni di categoria, si era interessata in tal senso e nella seduta del 25 gennaio 1937 aveva emesso una apposita mozione. La necessità di disciplinare questo ramo dell'economia nazionale, che va diventando sempre più importante per le iniziative a cui dà luogo, ha determinato a promuovere il Decreto Legge 25 novembre 1936, n. 2523, che si sottopone ora all'approvazione della Camera. Il Decreto, dopo avere distinto le aziende in tre categorie (Uffici viaggi e turismo, Uffici turistici e Uffici di navigazione), specifica le attività riconosciute a ciascuna categoria. Dopo avere richiamata la disposizione del vigente testo unico delle Leggi di P. S. che fa obbligo alle Agenzie di viaggi di ottenere l'autorizzazione dal Questore della Provincia, ne subordina la concessione al preventivo nulla-osta del Ministero della Cultura Popolare, su conforme parere di una Commissione all'uopo istituita e della quale, oltre a quelli designati dalla Corporazione dell'Ospitalità, fanno parte anche i rappresentanti del Ministero dell'Interno e di quello delle Corporazioni. Accogliendo i voti della Corporazione dell'Ospitalità, il Decreto contiene disposizioni concernenti: *a)* la tutela, la vigilanza ed il controllo delle aziende da parte del Ministero della Cultura Popolare; *b)* il riconoscimento dei titolari di aziende estere esercenti in Italia; *c)* l'obbligo della prestazione della cauzione (da un minimo di L. 5000 a un massimo di L. 50.000); *d)* la formazione presso il Ministero della Cultura Popolare di un elenco delle aziende legalmente riconosciute; *e)* le sanzioni per i trasgressori; *f)* le modalità di applicazione delle nuove norme alle aziende già esistenti. Il Decreto inoltre contiene apposite norme per la disciplina della organizzazione delle crociere, per le relative pubblicazioni di propaganda e per la disciplina dell'attività dei Comitati o degli Enti promotori di manifestazioni turistiche di massa. Sono stabilite eccezioni in favore degli Uffici ferroviari e sono accordati diritti di esclusività in materia di assistenza turistica agli Uffici turistici di navigazione. Ragioni di urgenza, dipendenti dal fatto che altre Nazioni hanno provveduto da tempo a disciplinare tale attività e dalla necessità di togliere le aziende nazionali dallo stato di incertezza in cui si trovano, hanno indotto ad adottare nella forma del R. D. L.

il provvedimento ora presentato per la conversione in legge ».

La relazione alla legge stessa, presentata dall'on. Milani, osserva che, in virtù dell'ordinamento proposto, l'assistenza al turista risulta così opportunamente regolata, conformemente al criterio fondamentale di coordinare le particolari attività in un sistema corrispondente agli interessi superiori della Nazione.

Nuove norme per la costituzione e l'ordinamento amministrativo degli Enti Provinciali per il Turismo.

Il Ministero della Cultura Popolare ha presentato alla Camera per l'approvazione un disegno di Legge relativo alla costituzione e all'ordinamento amministrativo degli Enti Provinciali per il Turismo, accompagnandolo con le seguenti note illustrative:

« I maggiori e più importanti compiti demandati agli Enti Provinciali del Turismo hanno reso necessario completare le norme contenute nel R. D. L. 20 giugno 1935-XIII, N. 1425, integrandole con altre disposizioni intese a rendere più omogenea la costituzione degli Enti stessi e più efficiente il loro funzionamento. Con R. D. L. 14 luglio 1937-XV, N. 1647, che viene sottoposto all'approvazione della Camera, si apportano le seguenti aggiunte: 1° riconoscimento della personalità giuridica dell'Ente non preveduta nel Decreto istitutivo; 2° inclusione nei Consigli degli Enti di un rappresentante della Confederazione degli Industriali; 3° facoltà del Ministero della Cultura Popolare di procedere allo scioglimento dei Consigli stessi per esigenze di pubblica necessità; 4° formazione di un ruolo nazionale degli abilitati alle funzioni di segretario degli Enti Provinciali per il Turismo (le modalità per l'impianto e la tenuta di detto ruolo saranno stabilite dal Ministero della Cultura Popolare); 5° facoltà del Ministero della Cultura Popolare di ordinare il trasferimento dei segretari degli Enti (tale norma deve essere inserita nel Regolamento interno di ciascun Ente); 6° disciplina uniforme del trattamento economico del personale degli Enti, promossa dal Ministero della Cultura Popolare ».

Istituzione delle "Commissioni di vigilanza sui pubblici esercizi".

In tutte le province sono state istituite Commissioni di vigilanza sui pubblici esercizî. Tali Commissioni, promosse dalla Presidenza della Federazione Nazionale Fascista Pubblici Esercizi di concerto con i Ministeri dell'Interno, delle Corporazioni e della Cultura Popolare, hanno il compito di vigilare sui pubblici esercizî, incoraggiando i migliori che si siano resi benemeriti con radicali rinnovamenti, mediante l'assegnazione di premî, e richiamando i più tardi e trascurati, diffidandoli a compiere nel più breve termine possibile quelle opere di miglioramento che saranno ritenute più necessarie e urgenti.

Nel giudizio per l'assegnazione dei premî, le Commissioni disporranno di 40 punti per ogni esercizio, da ripartirsi come appresso:

a) mostre e vetrine esterne e interne: punti 5;

b) arredamento dei locali di ristoro e di mescita: punti 8;

c) igiene e sistemazione organica dei servizî di cucina, di bagno e di toletta: punti 10;

d) materiale impiegato per il servizio al tavolo e al banco: punti 5;

e) abilità professionale, abbigliamento e nettezza personale dei lavoratori addetti: punti 7;

f) impianti di illuminazione, aereazione, refrigerazione e riscaldamento: punti 5.

Le Commissioni, già costituite in ogni provincia dall'inizio del nuovo anno, hanno un mandato che non si esaurisce a scadenza fissa, ma che si espleta in modo permanente nei confronti di tutti i pubblici esercizî (caffè, bar, ristoranti, trattorie, osterie, birrerie, pasticcerie, gelaterie, locali notturni) funzionanti nell'ambito di ciascuna provincia.

Nuove aliquote dell'imposta di soggiorno.

La *Gazzetta Ufficiale* del 4 gennaio 1938-XVI pubblica il R. D. L. 25 novembre 1937-XVI, N. 2159, che riforma le disposizioni riguardanti le imposte di soggiorno e di cura. In virtù di tale Decreto, entrato in vigore il 1° gennaio u. s., l'imposta di cura, vigente a norma delle precedenti disposizioni nelle località riconosciute Stazioni di Cura, di Soggiorno e di Turismo è stata abolita e sostituita dall'imposta di soggiorno, resa obbligatoria in tutte le località di cura, di soggiorno e di turismo, anche se non riconosciute ufficialmente, per gli alberghi, pensioni, camere mobiliate, ville, appartamenti d'affitto, stabilimenti e case di cura; mentre nei Comuni ordinari viene applicata limitatamente agli alberghi, pensioni e locande. L'imposta viene applicata con quote fisse giornaliere per persona, graduali secondo la categoria degli alberghi. Per tale classificazione degli alberghi, fino a quando non abbia attuazione l'apposita legge, vale l'assegnazione degli alberghi alle categorie di Buoni d'albergo che risulterà anche dall'*Annuario ufficiale degli Alberghi d'Italia* per l'anno 1938. Gli esercizî che non hanno aderito al servizio dei Buoni d'albergo saranno classificati dal Podestà, inteso l'Ente Prov. per il Turismo. Risultano così otto categorie, a cui corrispondono le seguenti aliquote:

categoria	L e S:	L. 4,—	p. ogni persona	e p.	giorno
»	A :	» 3,50	»	»	»
»	B e C:	» 3,—	»	»	»
»	D :	» 2,50	»	»	»
»	E :	» 2,—	»	»	»
»	F :	» 1,—	»	»	»

Alla categoria F saranno assegnati gli esercizi che per la loro esigua importanza e modesta attrezzatura non siano assimilabili ad alcuno di quelli che dall'Annuario risultano compresi nelle categorie superiori. È previsto inoltre un aumento stagionale, laddove questo sia fissato nell'Annuario. Le quote d'imposta surriferite vengono ridotte alla metà per i domestici, i fanciulli al disotto di 12 anni e per i componenti di famiglie con non meno di cinque figli a carico, quando soggiornino nel Comune per cure climatiche o balneari. Sono preveduti casi di esenzione a favore degli Agenti consolari e diplomatici, dei Funzionari governativi, degli Ufficiali del R. Esercito in missione per ragioni di servizio, dei poveri e dei Mutilati e Invalidi di guerra inviati per cura a spese di Enti pubblici o di Istituti assistenziali o di beneficienza, i ricoverati, i convittori in istituti di educazione quando la spesa relativa va a carico di un Ente pubblico o di un istituto di beneficenza, le persone che pernottano in bivacchi o in rifugi alpini. L'esenzione a favore dei sanitari, dei giornalisti, dei partecipanti a colonie e degli operai può essere concessa dall'Amministrazione comunale.

Il gettito dell'imposta di soggiorno, detratto un quarto a favore dell'Opera Naz. Maternità e Infanzia, andrà così ripartito: il 15% nei Comuni dichiarati

stazione di Cura, di Soggiorno e di Turismo e il 50% negli altri Comuni, a favore della Sezione Autonoma per il Credito Alberghiero fino alla concorrenza di 125 milioni; il resto, a favore dei rispettivi bilanci comunali o delle Aziende, dedotto il contributo a favore degli Enti Provinciali per il Turismo.

Per disciplinare la pubblicità stradale.

Nel numero del maggio scorso davamo notizia dell'approvazione, da parte della Camera, di un disegno di legge sui cartelli pubblicitari lungo le strade e riassumevamo la relazione accompagnatoria del disegno di legge stesso dettata dall'On. Italo Bonardi.

Le norme approvate dalla Camera sono state tradotte nella legge 13 dicembre 1937-XVI, n. 2116, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 29 dicembre 1937, n. 300. In base a questa legge è vietata l'apposizione, lungo o in vista delle strade pubbliche e delle autostrade, di cartelli pubblicitarî aventi dimensioni, forme, caratteristiche e colori simili a quelli adottati per le segnalazioni del traffico stradale. Nessun cartello pubblicitario può essere collocato in corrispondenza di curve, svolte, incroci e passaggi a livello, così da ingenerare confusione con le segnalazioni stradali, od ostacolare il campo visivo.

Le gemme catarifrangenti dei cartelli pubblicitarî dovranno essere esclusivamente di colore verde. È consentito l'uso di gemme bianche nei cartelli pubblicitarî compresi fra il cartello indicatore del prossimo abitato e il punto di effettivo inizio dell'abitato stesso.

A cura e spese delle ditte proprietarie, entro il 21 aprile 1938 dovranno essere rimossi o sostituiti i cartelli pubblicitarî non conformi alle prescrizioni.

L'art. 4 della Legge fa obbligo agli Enti, aziende e ditte che applicano cartelli pubblicitarî di provvedere alla loro perfetta manutenzione.

Favorevoli previsioni di scambi turistici anglo-italiani per il 1938.

Il *Corriere di Napoli*, in una corrispondenza da Londra, esprime la previsione che il 1938 abbia a segnare un nuovo e notevole aumento nel traffico turistico anglo-italiano, il quale già nel 1937 avrebbe registrato una soddisfacente ripresa. Un accordo sarebbe stato firmato fra un gruppo importante di Agenzie di viaggio inglesi, mercè il quale esse si impegnano a organizzare nel prossimo anno un minimo di 20 treni speciali, ciascuno dei quali composto di circa 300 persone. Durante i mesi di luglio e agosto partirà da Londra uno di questi treni ogni settimana, cosicchè man mano che i turisti in viaggio faranno ritorno a Londra, altrettanti lasceranno Londra per l'Italia. Ogni viaggio avrà la durata di 16 giorni. Un'altra grande Agenzia di viaggi organizza per conto suo una decina di treni speciali anche con 300 persone ciascuno, e altri varî treni partiranno da Londra sotto l'egida di organizzazioni religiose, scolastiche, ecc. A questi gruppi di turisti si dovranno aggiungere gruppi in comitive e viaggiatori indipendenti, fra i quali gli Italiani residenti in Inghilterra.

È importante notare che la clientela turistica inglese si va rapidamente estendendo a certe classi meno abbienti, le quali finora preferivano passare le vacanze in patria. Agli enormi progressi fatti dalle organizzazioni turistiche italiane e ai vantaggi offerti da questi treni speciali accompagnati da guide e da interpreti, che eliminano al viaggiatore ogni difficoltà di itinerario, di lingue e di moneta, si deve in gran parte questa nuova clientela proveniente soprattutto dalla provincia e costituita da persone di tutte le condizioni e di tutte le età, ma specialmente da giovani nei quali l'Italia desta giustamente un nuovo e più diretto interesse.

Vasta azione di propaganda dell'"Unione Turistica Alberghiera delle Dolomiti".

L'Unione Turistica Alberghiera delle Dolomiti, agendo quale organismo coordinatore, promotore ed esecutore della propaganda turistica interprovinciale delle Dolomiti, di Merano e del Garda, ha svolto nell'esercizio 1937, con ritmo accelerato, la propria attività rivolta alla sempre più intensa valorizzazione delle impareggiabili risorse turistiche della zona. Con la collaborazione degli organi centrali e periferici del turismo, la UTA, che nel corso dell'anno ha elevato il numero dei propri associati da 347 a 416 aziende turistiche e alberghiere, potè attuare efficacissimi e ben congegnati piani stagionali di propaganda per il richiamo di vecchie e per lo sviluppo di nuove correnti turistiche, attuando le proprie iniziative in quella forma collettiva che è destinata ormai a sostituire, con notevolissimo vantaggio economico e con possibilità di rendimento di gran lunga superiori, le azioni pubblicitarie dei singoli. Perciò l'UTA, nel corso del 1937, ha provveduto complessivamente, per le varie stagioni turistiche interessanti le Dolomiti, Merano e il Garda, alle più svariate manifestazioni pubblicitarie e propagandistiche comprendenti:

Edizione e diffusione di pubblicazioni: opuscoli illustrativi; elenchi e prezzi di alberghi e pensioni; cartelloni, cartelli e trittici; ingrandimenti fotografici e diapositive; apparati di pubblicità luminosa; *films*.

Allestimento di vetrine di richiamo pubblicitario: vetrine dedicate agli *sports* invernali, alla stagione estiva nelle Dolomiti, all'autunno di Merano e del Garda.

Inserzioni collettive sulla stampa nazionale ed estera: tali annunci riguardano gli *sports* invernali e l'estate nelle Dolomiti, la primavera e l'autunno di Merano.

Altra iniziativa, che merita particolare rilievo per i cospicui risultati raggiunti, è stata quella di far conoscere minutamente la zona a eminenti giornalisti di varie nazionalità, al fine di assicurare in tal modo la pubblicazione, sulla stampa internazionale, di interessanti articoli sulle attrattive turistiche della regione e sulla impronta di valorizzazione di ogni settore che le è stata impressa dal Regime. La spesa complessiva impiegata nella campagna pubblicitaria del decorso anno 1937 ammonta ad oltre 700 mila lire. Tale somma sarà notevolmente superata nel corrente anno, poichè la sola campagna invernale prevede un complesso di iniziative pubblicitarie e propagandistiche per una somma di L. 500 mila ed a favore delle stagioni primaverile ed estiva l'UTA ha già elaborato un piano di pubblicità e di propaganda che importa uno stanziamento di altre 640 mila lire.

Gli ottimi risultati conseguiti attraverso questo grande esperimento dell'UTA dimostrano le possibilità della pubblicità collettiva e il grande vantaggio, ai fini del potenziamento dell'attività turistica nazionale, della costituzione, anche in altri settori turistici, di analoghi organismi accentratori della propaganda e della pubblicità, la cui funzione dovrà mirare al coordinamento di tutte le iniziative particolari in un piano studiato secondo criteri economici e tecnici.

Nuova carrozzabile al cratere del Vesuvio.

È stata decisa dall'Amministrazione Provinciale di Napoli la costruzione della strada del Vesuvio, che permetterà di raggiungere il cratere con automezzi. La strada, larga 6 metri, sarà dotata di terrazze simili a quelle che esistono sulle vie panoramiche dei Campi Flegrei, di Sorrento e di Ischia. Così sarà resa più comoda ed attraente la salita al Vesuvio, che ora si raggiunge a mezzo della funicolare e inerpicandosi quindi per vecchie e ripide stradette.

TURISMO NAUTICO

TURISMO NAUTICO DI LUNGO CORSO

Tra le varie forme di turismo nautico dovrebbe eccellere quella che in certo modo corrisponde al campeggio terrestre, ma lo supera, perchè quando si parte su una buona barchetta provvista di tutte le comodità per la vita di bordo, non v'è altro da fare e tanto meno ostacoli da superare. Invece, nel campeggio terrestre, anche quando si dispone, all'uso americano od inglese, di una casetta mobile, detta *caravan* e rimorchiabile da un'automobile, le cose non vanno sempre lisce per la difficoltà di trovare un posto ove potersi accampare, per provvedere a certe speciali, ma naturalissime necessità fisiologiche, ecc. ecc.

Purtroppo, il turismo nautico in barca propria è pochissimo diffuso tra le masse, essendo considerato possibile solo con lussuose e costosissime imbarcazioni e, quindi, accessibile soltanto a persone dotate di ampî mezzi di fortuna.

Nulla di più inesatto: nel numero scorso, parlando delle iniziative dell'Ing. Lamaro in collaborazione con la Lega Navale Italiana e con la Reale Federazione Italiana Motonautica, abbiamo dimostrato che tra breve anche in Italia questa forma di turismo nautico sarà alla portata di tutti.

Vogliamo ora aggiungere che tale possibilità già esiste, e lo dimostreremo accennando brevemente ad alcune crociere interessantissime compiute recentemente in Italia ed all'estero con mezzi assai limitati.

Si tratta di tre crociere compiute con imbarcazioni esclusivamente a vela che, naturalmente, non richiedevano spesa di carburante, lubrificante, ecc., nè la necessità d'avere a bordo persona atta a condurre e mantenere un motore. In tali condizioni, la spesa si riduce a poco più di quella necessaria al vitto personale di chi resta in casa propria.

Primo esempio. Sul cutter « Lina », di tre tonnellate, lungo metri 8,60, una giovane coppia di Bordeaux, il signore e la signora Montet, partirono da Arcachon, attraversarono il Golfo di Guascogna, che, come è noto, non gode buona fama; evitarono le coste della Spagna allora in mano ai rossi, e dopo aver toccato alcuni scali portoghesi, giungevano a Gibilterra. Indi, percorse le coste del Marocco, dell'Algeria e della Tunisia, passarono in Sardegna, toccando Cagliari, Terranova e La Maddalena; poi in Corsica, e finalmente raggiunsero la Costa Azzurra e Marsiglia, donde, pel Canale del Mezzogiorno, traendo la barca dall'alzaia, si recarono a Bordeaux.

Ecco, dunque, una bella crociera atlantico-mediterranea, compiuta con una spesa minima, anzi nulla, avendo i due sposi dichiarato al ritorno di aver risparmiato in confronto al costo della consueta vita domestica nella loro casa di Bordeaux.

Naturalmente, per condurre a buon porto una simile crociera su uno scafo così piccolo occorre una bella dose di audacia, resistenza fisica notevole, conoscenza profonda della vita marinara ed una barca attrezzata e corredata alla perfezione.

Il secondo esempio, invece, di una portata turistica molto maggiore, ha richiesto molto tempo, ma quasi nessuna abilità, essendosi svolto interamente per fiumi e canali; genere di navigazione questa nella quale non occorrono grandi doti marinare e si può fare a meno della bussola e del sestante.

Anche in questo caso si tratta di una coppia di giovani sposi (inglesi questa volta), il dottor Minshall e signora, i quali hanno trascorso la loro luna di miele – di una durata, come vedremo, piuttosto eccezionale – a bordo di una vecchia carcassa olandese, corta e larga, con la quale hanno attraversato tutta l'Europa per fiumi e canali interni, passando dalla Manica al Mar Nero. Riuscirà nuova a molti l'esistenza del canale Ludwig, che collega il bacino del Reno a quello del Danubio. Questo canale, ideato niente-

CON QUESTA VECCHIA CARCASSA I CONIUGI MINSHALL HANNO ATTRAVERSATO L'EUROPA PER CANALI INTERNI, DALLA MANICA AL MAR NERO

IL « FELICITÀ » DEL GR. UFF. VATTERONI IN SOSTA A BARI.

meno da Carlo Magno, fu aperto al traffico verso la metà del secolo scorso, sotto il regno di re Luigi I di Baviera.

I due sposi partirono nell'agosto 1932 da Southampton e dopo 18 ore di traversata (che fu l'unico tratto di navigazione in alto mare) giunsero a Le Havre e risalirono la Senna fino a Parigi. I due turisti se la prendevano con tutto comodo, fermandosi quanto era necessario per visitare tutto ciò che desideravano vedere, e tornando sempre a bordo per mangiare e dormire economicamente. A Parigi restarono, ad esempio, tre settimane.

Pel Canale della Marna raggiunsero il Reno; trascorsero altre tre settimane a Strasburgo e poi a Worms. Ad Oppenheim passarono sul Meno, e dopo altre lunghe soste a Francoforte e a Bamberg, entrarono nel canale Ludwig. Occorse una settimana a superare le formalità necessarie. Il canale sale prima con numerose conche, e discende poi con altrettante fino a Kelheim, ove entra nel Danubio, tocca Passau e poi Vienna, ove il «boyer» restò 18 mesi. La luna di miele era durata abbastanza e i due sposi dovettero tornare in Inghilterra. In primavera del 1935 eccoli nuovamente a Vienna, d'onde riprendono la navigazione discendendo il Danubio, tra svariate peripezie, dovute specialmente alle complicazioni cui davano luogo i varî passaggi di frontiera tra i sospettosi Stati balcanici. Il passaggio delle famose Porte di Ferro per poco non fu fatale al vecchio scafo ed ai suoi giovani proprietarî. Comunque, eccoli finalmente a Braila e poi a Sulina, una delle tre bocche del Danubio sul Mar Nero.

La traversata dell'Europa era compiuta.

Il terzo ed ultimo caso è italianissimo e il più probante di tutti, poichè fu deciso ed iniziato improvvisamente senza alcuna preparazione, ad onta che si trattasse di una crociera di prima classe, consistente nel giro di tutto lo stivale, da Venezia a Marina di Carrara.

Protagonista, il noto pittore e scultore Gr. Uff. Sergio Vatteroni, residente a Carrara. Al principio della scorsa estate egli aveva acquistato per corrispondenza un vecchio *cutter* di 9 metri, giacente in un capannone dell'Arsenale di Venezia, ed incaricato uno spedizioniere di farglielo avere a Marina di Carrara. Ma a causa della mancanza della così detta «invasatura», la spedizione diventava molto complicata ed il prezzo richiesto elevatissimo. Come fare? Semplicissimo, andarlo a prendere e venirsene, via mare, fino a Carrara. C'era tutta la costa dello stivale da percorrere, a vela, s'intende; ma quando c'è, palese o latente, la benedetta passione per il mare, non vi sono ostacoli che tengano. Il Prof. Vatteroni accenna il caso a suo figlio e, manco a dirlo, questi approva entusiasticamente. Ed ecco che si fa innanzi un nipote desideroso di partecipare all'impresa, e subito dopo il figlio d'un amico si offre in compagnia. C'è da scommettere che, se tardavano a partire, mezza Carrara si sarebbe fatta avanti!

Pare che la parte più difficile di tutta l'impresa sia stato il viaggio per ferrovia da Carrara a Venezia, coi relativi bagagli, col caldo di fine giugno e con innumerevoli cambiamenti di treno. Poi a Venezia, in cinque giorni di lavoro, riassetto e pulizia della barca (si chiamava «Nostromo» ed era stata ribattezzata «Felicità»), che si trovava in uno stato di deplorevole abbandono; acquisto di carte e portolani, e il 23 giugno partenza.

Non è qui il caso di descrivere la crociera, bastando a noi di fornire esempî a dimostrazione delle vaste possibilità che si offrono a gl'intraprendenti nel campo

del turismo nautico. Diremo soltanto che con 5 persone a bordo, di cui una sola veramente pratica di navigazione marittima, dopo aver toccato Umago, Parenzo, Pola, Zara, Zaravecchia, Bari, Torrepelosa, Brindisi, Otranto, Crotone, Reggio Calabria, Messina, Napoli ed Anzio, il 13 agosto il « Felicità » giungeva sano e salvo a Marina di Carrara. I giorni di navigazione effettiva erano stati una ventina ed il resto del tempo si trascorse nei varî porti in visite turistiche.

Non sappiamo con precisione quanto sia costato in denaro sonante un simile viaggio, ma avendone letto una particolareggiata relazione in cui si parla solo di pochissimi incidenti e lievi avarie contro molta allegria ed ottimo appetito, se ne deduce che la sola spesa rilevante sia stata quella occorsa a dar da mangiare a tutti quei giovanotti. Ma certamente si spese molto meno di quanto sarebbe occorso in altra forma di turismo, frequentando alberghi e trattorie.

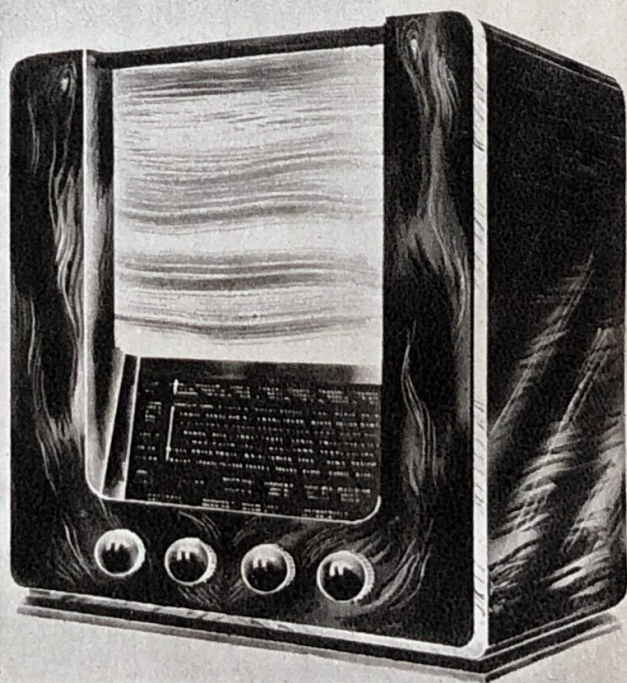
VISTA LATERALE E PIANTA DELLE SISTEMAZIONI DI BORDO DELLE UNITÀ DELLA FLOTTIGLIA L. N. I. I DISEGNI SONO INCOMPLETI, NON ESSENDO STATO ANCORA DEFINITO, AL MOMENTO IN CUI SCRIVIAMO, IL COLLOCAMENTO DEL MOTORE « DIESEL-ANSALDO ».

Da quanto sopra risulta evidente che il turismo nautico non conosce limiti e può dare soddisfazioni ignote ad ogni altra forma di turismo.

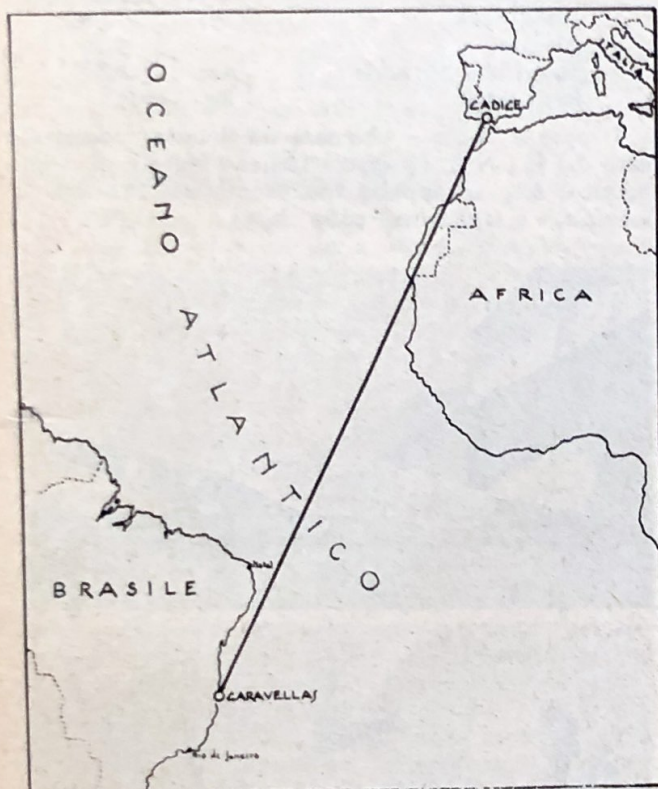
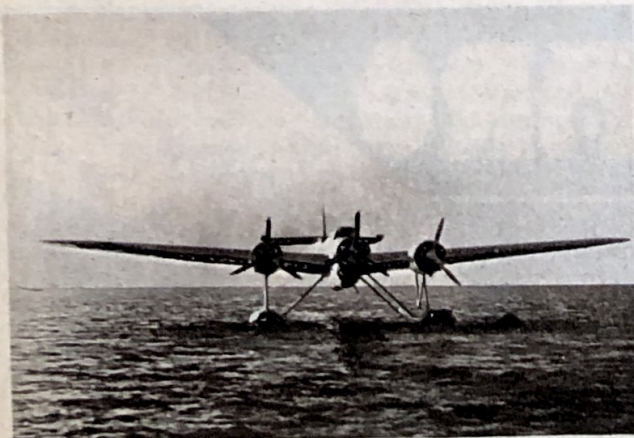
In quanto a possibilità finanziarie, ricorderemo quel che abbiamo detto nel numero scorso.

Con l'acquisto di una semplice caratura di Lire 1530, ricuperabile con l'ammortamento, si può diventare comproprietario di una imbarcazione più comoda e più sicura delle tre che hanno compiuto le crociere alle quali abbiamo ora accennato; dell'imbarcazione, cioè, costruita secondo i piani dell'Ing. Lamaro e della Lega Navale Italiana; e per un paio di mesi all'anno godere di tutte le ineguagliabili bellezze delle nostre coste, delle nostre isole e del nostro mare.

ROBERTO DEGLI UBERTI

la più pura voce dell'etereo coro
Magnadyne
radio

ALI NEL CIELO

Un'altra grande vittoria dell'ala fascista.

Il giorno 28 dicembre scorso un idrovolante « Cant. Z. 506 B. », munito di tre motori Alfa Romeo 126 RC. 34, della potenza di 750 cv. ognuno, pilotato da Mario Stoppani ed Enrico Comani, decollava da Cadice, diretto verso l'America Latina, ed ammarava il giorno seguente a Caravellas, nello Stato di S. Spirito del Brasile, coprendo il percorso di circa 7000 chilometri in ore 26,25 di volo, ad una velocità media di km. 265 e battendo quindi il primato internazionale di distanza in linea retta per idrovolanti.

Il precedente primato era detenuto dalla Francia con un idrovolante « Latécoère 521 » (Lieutenant de Vaisseau Paris), munito di sei motori, che nell'ottobre scorso aveva coperto un percorso di km. 5780 nel tratto Kenitra-Maceio (Brasile), in ore 34 e 37', alla velocità di km/h. 166,066.

IL « CANT. Z. 506 B. »

Tale primato è stato quindi superato di oltre km. 1220 ad una velocità oraria di circa 100 chilometri superiore a quella realizzata dall'apparecchio francese.

Si noti che il « Latécoère » è un apparecchio appositamente costruito per percorsi transatlantici e studiato, quindi, appunto per realizzare lunghi voli con grossi carichi; mentre invece il « Cant. Z. 506 B. » è un idrovolante da bombardamento, costruito in serie dalle officine aeronautiche dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone. Il primo, su un percorso di km. 5780, aveva realizzato una velocità media di km/h. 166,066, con una potenza a bordo di 4200 cv.; mentre il « Cant », con una potenza di 2250 cv., su un percorso di oltre 7000 chilometri, ha realizzato una media oraria di 265 chilometri.

Il testamento di un pilota caduto in Spagna.

« Parto per una missione dalla quale potrei forse non tornare mai. Sono fiero del compito che mi attende e sono orgoglioso di poter offrire a Dio, a Mussolini ed agli uomini la mia felicità e la mia vita per il trionfo della religione di Cristo e della civiltà di Roma Fascista.

« In me non vi sono mire personali, non secondi fini, ma soltanto bisogno di dare il mio contributo per la civiltà e per il Fascismo. Dio solo, che è sempre stato in me in ogni momento della vita, sa come sia totale e che valore abbia per me questa offerta.

« Prima di essere soldati siamo uomini, e chi non è uomo perfetto non potrà mai essere soldato e tanto meno aviatore e fascista perfetto.

« La cosciente offerta della mia vita e della mia felicità sia la conferma più pura della forza morale che un uomo può avere dalla sua donna e dalla sua famiglia.

« Dio illumini mia moglie, affinchè trovi la forza di vivere e fare della sua vita un apostolato di bene e di carità nell'esercizio della sua professione.

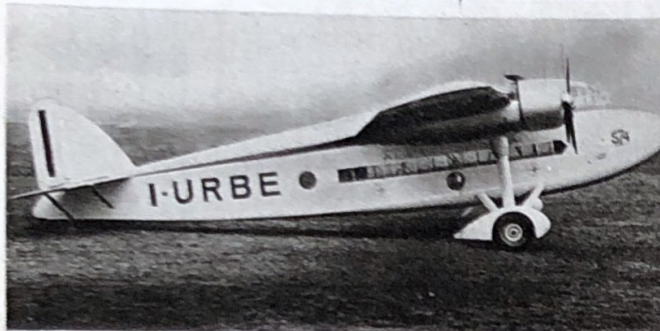
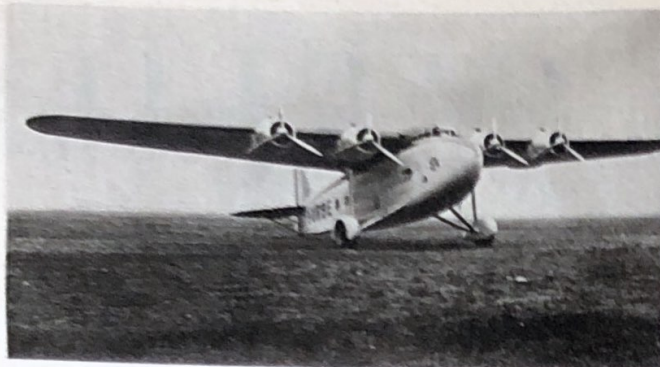
« Io la benedico per avermi fatto vero uomo e vero soldato. Scritto in perfetta coscienza il 13 dicembre 1936-XV a Trieste, nella casa della infinita e completa felicità. Luigi Lodi ».

Nuovi primati all'aviazione italiana.

Il 5 dicembre scorso un aeroplano « Breda 88 », da bombardamento leggero e da combattimento, munito di due motori Piaggio XI RC 40, ha migliorato il primato internazionale di velocità su 100 chilometri per aeroplani, realizzando una velocità media oraria di km. 554,350.

Il primato precedente era detenuto dall'Italia col medesimo tipo di apparecchio, munito però di motori Gnôme Rhône K. 14, che il 1 aprile 1937 aveva realizzato una media oraria di km. 517.

Il giorno 9 dello stesso mese, il medesimo apparecchio ha battuto il primato internazionale di velocità su mille chilometri, con carico utile di mille chili. Con questo volo sono stati anche battuti i primati di velocità su mille chilometri senza carico e con carico di cinquecento chili.

I primati appartenevano ai piloti tedeschi, che con apparecchio bimotore « Heinkel 111 » avevano rag-

IL QUADRIMOTORE « S. 74 ».

giunto, il 22 novembre scorso, la media di 504,090 chilometri ora.

Ancora nel dicembre scorso, e precisamente il giorno 21, un apparecchio da bombardamento « S. 79 », munito di tre motori Piaggio P. XI RC 40, ha migliorato i primati internazionali di velocità per aeroplani su 2000 chilometri di percorso senza carico e con carico di 500, 1000 e 2000 chilogrammi, realizzando una media oraria di km. 428,296.

I precedenti primati erano detenuti dall'Italia con una velocità media di km. 380,952.

Ed infine, il giorno 22 dello stesso mese, un apparecchio « S. 74 », munito di quattro motori Alfa Romeo 126 RC. 34, ha battuto il primato internazionale di velocità per aeroplani su 1000 chilometri di percorso, con 10 tonnellate di carico utile, realizzando una media oraria di km. 322,089.

Il precedente primato apparteneva alla Francia con un apparecchio quadrimotore Farman 2231, che il 18 ottobre dello scorso anno aveva realizzato una media oraria di km. 262,275.

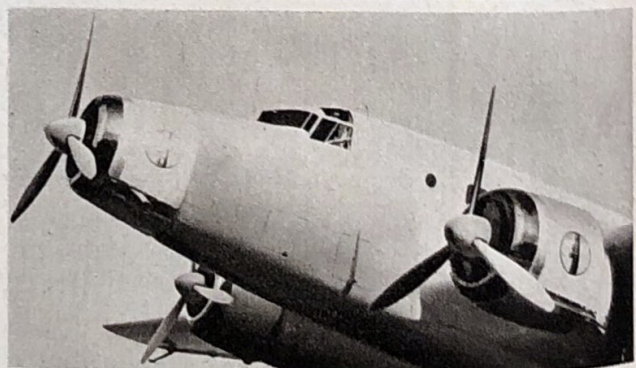
Il trimotore Savoia Marchetti « S. 75 ».

Nell'opera assidua di potenziamento dell'aviazione civile italiana, che già da tempo ha messo in linea aeromobili di alte caratteristiche, quali il trimotore « S. 73 », i bimotori « G. 18 », « G. 18/V » e « APR. 2 », l'idro-trimotore « Cant Z. 506 », l'anfibio bimotore « M. C. 94 » ed altri, la rinnovazione ed il perfezionamento del materiale di volo costituiscono la base necessaria di ogni progresso.

La creazione del recentissimo tipo « S. 75 » è l'indovinata derivazione dei tre tipi dai quali sono stati presi particolari elementi, integrati però coi più recenti progressi aerodinamici e costruttivi. Dall'« S. 73 » è stata presa l'ala bassa e l'aspetto generale; dall'« S. 79 » il profilo alare e il carrello retrattile; dall'« S. 74 » la conformazione della fusoliera e le dimensioni, specie in ciò che concerne l'ampiezza alare.

Ecco gli elementi caratteristici più importanti del nuovo trimotore:

Apertura alare	m.	29,70
Lunghezza	»	21,60
Altezza	»	5,10
Superficie portante	mq.	118,60
Peso totale	kg.	14000

Il peso a vuoto – che sarà ufficialmente determinato dal R.I.N.A. (Registro Italiano Navale ed Aeronautico) solo ad apparecchio pronto per l'entrata in servizio – si aggira sui 9000 chili.

IL TRIMOTORE « S. 75 ».

Le caratteristiche di volo non possono ancora essere precisate, dovendosi attendere la conclusione di tutte le prove di omologazione e di abilitazione. Si è, però, in grado di prevedere che la velocità di crociera dell'« S. 75 », munito di tre motori Alfa Romeo 126 RC. 34 da 750 cv. ciascuno, sarà dell'ordine di 300 chilometri orari.

Nuove linee aeree nell'Impero.

Nel dicembre scorso l'Ala Littoria ha inaugurato due nuovi servizî aerei nell'Impero, per il collegamento tra Addis Abeba e Gimma e tra l'Asmara e Gondar. Le due linee, che sono gestite con plurimotori, hanno il seguente orario: partenza da Addis Abeba ogni mercoledì e sabato alle 9,30, con arrivo a Gimma alle 11; partenze da Gimma negli stessi giorni alle ore 15,30 e arrivo ad Addis Abeba alle 17. La linea Asmara-Gondar ha il seguente orario: partenza ogni martedì e venerdì alle ore 8 da Asmara con arrivo alle 10,15 a Gondar; partenze da Gondar ogni mercoledì e sabato alle 8 e arrivo ad Asmara alle 10,15.

Nuova aviolinea Roma-Rodi.

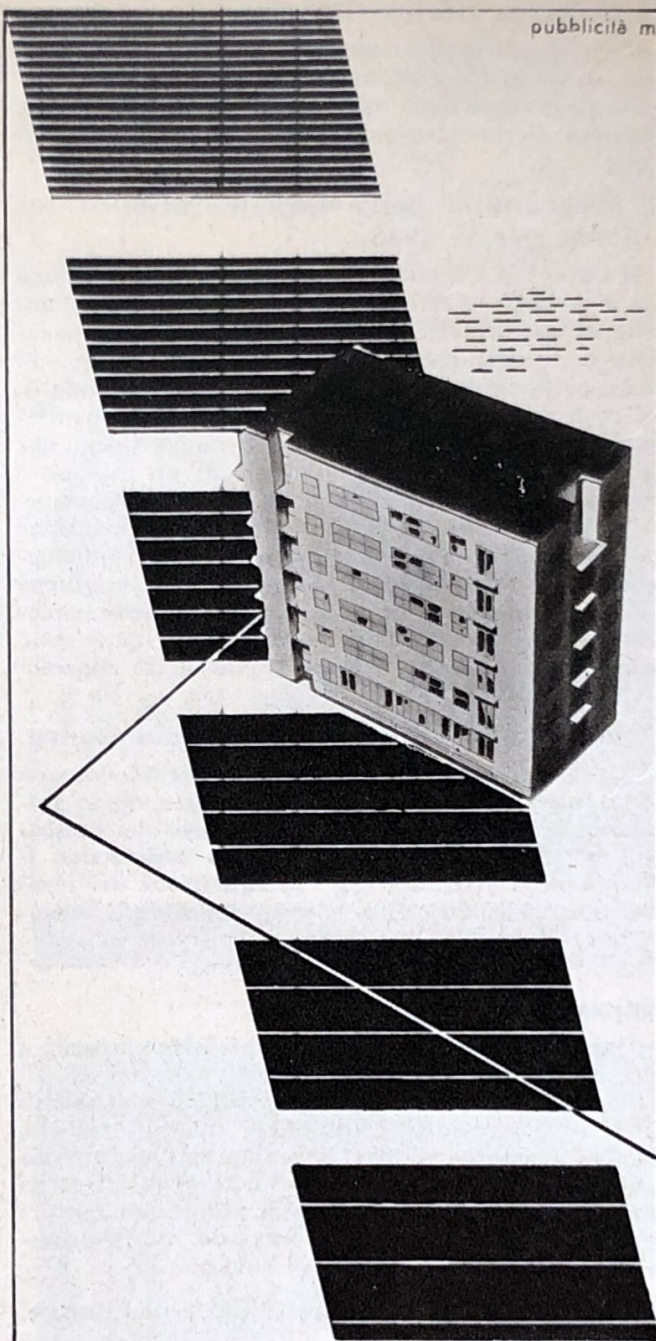
Nel gennaio scorso l'Ala Littoria ha iniziato i voli sulla nuova linea aerea Roma-Brindisi-Atene-Rodi, servita con trimotori terrestri. L'apparecchio parte ogni martedì, giovedì e sabato da Roma alle ore 7, per giungere a Brindisi alle 9,15; alle 9,45 riparte da Brindisi e alle 13,45 arriva ad Atene, d'onde riparte alle 14 per giungere a Rodi alle 16. Il servizio da Rodi viene effettuato nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì, con partenze da Rodi alle 7, arrivo ad Atene alle 9; partenza da Atene alle 9,30 ed arrivo a Brindisi alle 11,30; da Brindisi riparte alle 12,15 e arriva a Roma alle 14,30.

Apparecchio per allarmi aerei.

Tra i progetti presentati al concorso bandito dalla Unione Nazionale Protezione Antiaerea per un apparecchio pratico ed economico che, utilizzando la normale rete di illuminazione, possa dare gli opportuni segnali acustici di allarme in caso d'incursioni aeree, v'è quello di un dopolavorista milanese, operaio dell'Azienda tramviaria. L'apparecchio, denominato « avio allarme », che può essere costruito anche in dimensioni molto piccole, può essere impiantato ovunque si abbia energia elettrica derivata da una centrale.

L'uso dell'apparecchio è dei più semplici: con una comune spina esso viene inserito nella rete elettrica. Allorchè è segnalata la minaccia dell'incursione, dalla centrale viene tolta la corrente e trasmesso uno speciale segnale che mette in azione l'apparecchio. Le segnalazioni sono acustiche, ma contemporaneamente possono accendersi delle lampade che evitano il panico derivante dal buio in cui si trova la città. La illuminazione si rivela molto utile allorchè l'impianto è sistemato nei ricoveri antiaerei. Un perfezionamento dell'apparecchio prevede l'abbassamento automatico di una targa luminosa, su cui sono indicate le norme principali da osservarsi in caso di incursione.

Ripresa del servizio Francoforte - Nuova York con aeronavi ad elio.

Sembra che la Germania abbia intenzione di riprendere, nella prossima estate, il servizio aereo regolare Francoforte-Nuova York con la nuova aeronave « Zeppelin L. Z. 130 », gonfiata ad elio. A questo scopo il Governo tedesco ha chiesto a quello americano l'autorizzazione di sorvolo del territorio degli Stati Uniti.

Linea aerea Berlino-Bagdad.

Dopo i voli sperimentali recentemente compiuti fino alla Cina, la Lufthansa ha iniziato il primo tratto della linea aerea dell'Estremo Oriente nelle due direzioni Berlino-Bagdad (3800 chilometri in linea d'aria).

Il programma dell'aviazione turistica tedesca per il 1938.

Il Capo del Corpo aereo nazionalsocialista, in una sua dichiarazione fatta a Rangsdorf ai rappresentanti della stampa, ha ricordato che per l'anno 1937 l'aviazione da turismo tedesca può contare al suo attivo un bilancio particolarmente favorevole. Mentre, infatti, nel 1936 duecento apparecchi parteciparono a manifestazioni aeree nazionali, nel 1937 il numero degli apparecchi salì a 627, con un totale di un milione e 654 chilometri volati, senza alcun danno alle persone.

Per quel che riguarda il programma dell'aviazione da turismo per il 1938, la stessa personalità ha dichiarato che il Giro Aereo di Germania, che avrà luogo dal 22 al 29 maggio, vedrà in lizza circa 400 apparecchi, contro i 200 dell'anno scorso. Anche quest'anno la gara verrà compiuta a squadriglie di tre apparecchi ciascuna.

Un nuovo grande aeroporto a Johannesburg.

Rapidi progressi sta facendo la mentalità aviatoria nell'Africa del Sud: mentre le linee aeree vanno gradatamente aumentando, anche il numero dei passeggeri segue costantemente una curva ascendente. È imminente a Johannesburg l'inaugurazione del terzo aeroporto della città. Esso è situato sulla strada Johannesburg-Pretoria e comprende tre piste di rullaggio, lunghe da 1000 a 1250 metri ciascuna.

Apparecchio ad ali battenti.

Due meccanici di Vienna sembra siano riusciti a realizzare l'eterno sogno dell'uomo: il volo ad ali battenti. Questo nuovo tipo di apparecchio, capace di salire verticalmente e discendere in volo planato, avrebbe soltanto bisogno di un quinto dell'energia motrice di un normale aeroplano. I primi tentativi pratici di volo saranno iniziati nei primi mesi del corrente anno. L'apparecchio, monoposto, avrà un'apertura alare di m. 7½ ed una lunghezza di m. 3½.

Corpo speciale per la difesa aerea di Londra.

Nel corrente anno verrà creato in Inghilterra un Corpo speciale per la difesa aerea di Londra mediante sbarramento di palloni. Questo Corpo comprenderà 5000 uomini e verrà diviso in dieci unità. Esso sarà composto interamente di volontari, compresi gli ufficiali istruttori, i quali verranno convocati soltanto in giorni determinati per le esercitazioni.

La creazione di questo Corpo è il risultato di lunghi esperimenti effettuati a Cardington con palloni frenati, collegati insieme da reti di acciaio. Secondo l'opinione di tecnici, queste reti di acciaio, appese ad una altezza di parecchie migliaia di metri, dovrebbero risultare particolarmente efficaci soprattutto contro gli attacchi notturni.

Nuovo quadrimotore germanico per servizi transatlantici.

Costruito dalle Officine Blohm e Voss di Amburgo, ha recentemente superato le prove di collaudo il quadrimotore « Ha. 139 », catapultabile, destinato ai servizi postali transatlantici della « Lufthansa », capace di trasportare un carico utile di kg. 400 alla velocità di crociera di km/h. 250, con un'autonomia di 5000 chilometri.

La cellula è composta di un'ala a sbalzo a profondità costante; la parte centrale è un sol pezzo con la fusoliera. Ha un longherone unico, costituito, nella parte mediana cilindrica, di tubi senza saldatura.

La fusoliera ha sezione circolare, con le ordinate per la massima parte in profilati ad angolo, salvo le due principali che sono a scatola. A prua vi è il compartimento per gli attrezzi marini, a cui segue il posto di pilotaggio, quindi i posti del radiotelegrafista e del motorista. Tutti i sedili sono calcolati per il lancio con catapulta.

IL QUADRIMOTORE « HA. 139 ».

Gli impennaggi sono alquanto sollevati sopra la fusoliera, per sottrarli agli spruzzi d'acqua durante gli ammaraggi.

Il gruppo motopropulsore si compone di 4 motori ad olio pesante « Junkers Jumo 205 C », da 600 cv. ciascuno, montati sul bordo anteriore dell'ala.

Caratteristiche:

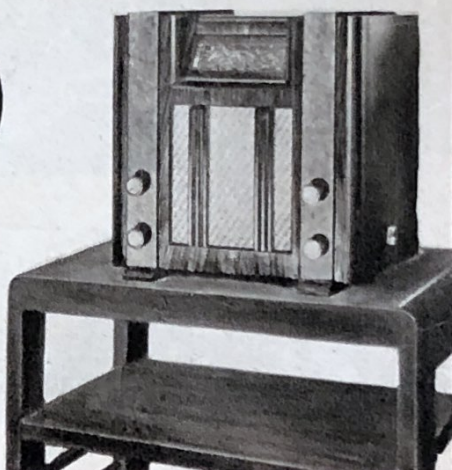
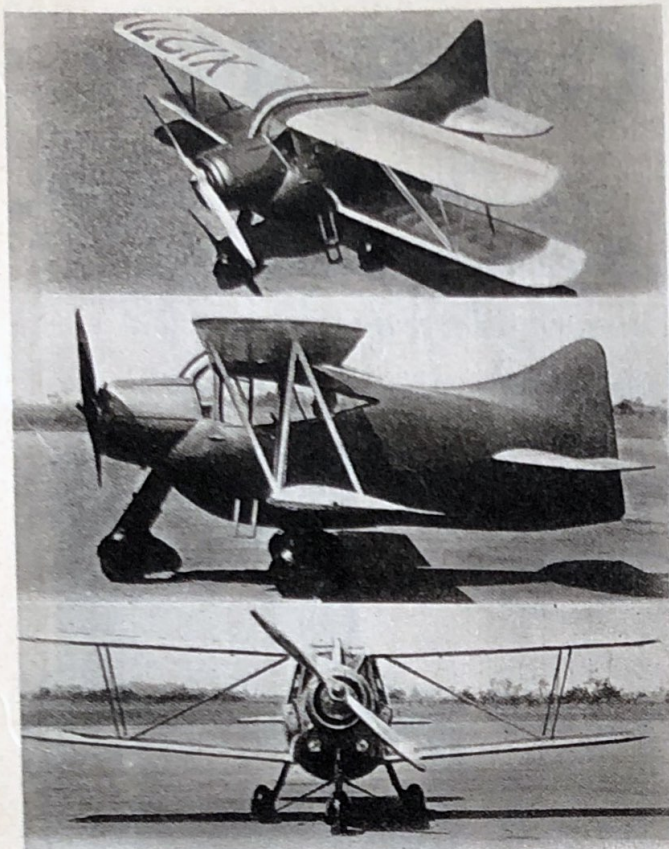
Apertura alare	m.	27
Lunghezza	»	19,5
Altezza	»	5,95
Superficie alare	mq.	117
Peso a vuoto	kg.	10000
Peso totale	»	17000
Velocità massima	km/h.	300
Velocità di crociera . . .	»	250
Quota tangenza pratica .	m.	3500

Nuovo primato tedesco di volo a vela.

L'aliatore tedesco Jachtmann ha recentemente stabilito un nuovo primato di volo a vela per apparecchi anfibi biposti, volando sul Mare del Nord per 14 ore e tre primi. Lo Jachtmann è anche detentore del primato assoluto di durata per alianti, da lui stabilito nel maggio 1937, con 40 ore e 55 primi di volo.

Le forze aeree del Giappone.

Le forze aeree giapponesi sarebbero oggi organizzate in 16 reggimenti, composti ciascuno di 50 apparecchi di prima linea, e in 16 squadroni di 40 apparecchi ciascuno, ausiliari della Marina. Comprese le riserve, l'aviazione giapponese potrebbe contare su 3000 apparecchi, di cui la metà si troverebbero nel Manciukuò e il resto nel territorio nazionale. È da notare che durante gli ultimi tre anni il numero degli apparecchi giapponesi è stato raddoppiato e che è progettata la creazione di un'armata dell'aria indipendente.

Nuove fabbriche aeronautiche sono in costruzione, e si calcola che nel 1940 il rendimento dell'industria potrà essere aumentato del 40%.

IL BIPLANO « AIRCAIR ».

Aeroplani con carrelli tricicli.

La ditta Gwinn Aircar Co. di Buffalo ha recentemente costruito un nuovo modello di biplano da turismo con carrello triciclo, denominato « Aircar ». Il nuovo apparecchio, che è un biposto, è stato progettato anche allo scopo di lanciare sul mercato un aeroplano a basso prezzo. È sprovvisto di ruota di coda, ed al posto del timone di direzione ha un'aletta situata dietro la fusoliera. L'« Aircar », munito di motore Pobjoy V da 127 cv., ha una velocità massima di 220 km/h. ed una velocità di crociera di km/h. 198.

Anche in Inghilterra sono state effettuate varie esperienze con apparecchi dotati di carrello triciclo. Il più importante vantaggio riscontrato è stato quello di una stabilità direzionale assolutamente rigida nella rullata. A qualunque velocità rulli l'apparecchio, sia con vento di coda che di prua o di fianco, esso si manterrebbe in perfetta linea di volo, senza bisogno delle continue correzioni di freno o di timone, tanto necessarie con gli attuali carrelli. Per quanto le esperienze non debbano considerarsi definitive, in Inghilterra si prevede che nello spazio di cinque anni tutti gli apparecchi utilitari saranno dotati di carrello triciclo.

Aeroplani commerciali con proiettore.

In Australia sono attualmente in costruzione numerosi aeroplani commerciali, che saranno muniti di un proiettore capace di sviluppare un'intensità di luce di un milione di candele, visibile fino ad oltre 100 chilometri di distanza. Nel caso di avarie al proiettore, ne entrerà automaticamente in funzione uno gemello, situato accanto al primo.

I servizi aerei cinesi.

In conseguenza del conflitto col Giappone, i trasporti aerei civili cinesi attraversano una crisi molto seria. La « China National Aviation Co. », il cui capitale era per il 45% in mano alle « Imperial Airways », si è dissolta; l'« Eurasia Aviation Co. » ha sospeso le linee per Peiping e quella Shanghai-Nanchino-Sian, trasferendosi da Shanghai a Sian, e infine la Huitung Co di Tien Tsin ha ugualmente cessato la sua attività.

Nuovo sistema di difesa antiaerea.

È stata sottoposta all'esame di una speciale commissione di esperti aeronautici inglesi l'invenzione di un certo Harry Grindell Mattews, dalla quale potrebbe derivare un nuovo metodo di difesa antiaerea. Il nuovo strumento consisterebbe in una specie di razzo a forma di siluro, che potrebbe raggiungere in pochi secondi i 10.000 metri di quota, e che, scoppiando, libererebbe numerosi paracadute, a ciascuno dei quali rimarrebbe appesa una bomba. In tal modo, secondo l'inventore, si potrebbero creare vari campi aerei minati con una certa facilità ed a quote differenti.

Per evitare gli incendi in volo.

Presso la Royal Air Force sono allo studio nuovi esperimenti per scongiurare l'incendio in volo. È stato, infatti, esperimentato in questi ultimi tempi, e con successo, un nuovo tipo di serbatoio della benzina, che non può essere perforato da proiettili.

Un osservatore meteorologico automatico.

Presso l'Ufficio Meteorologico centrale degli Stati Uniti è imminente l'inizio di esperienze su un osservatore meteorologico automatico. Questo apparecchio registrerebbe istantaneamente la temperatura, la pressione e lo stato igrometrico dell'atmosfera, riferendo i dati radiotelegraficamente.

COMUNICAZIONI

Nuova classificazione dei treni effettuati con automotrici e relativi prezzi di trasporto.

In relazione a disposizioni andate in vigore col 1^{o} gennaio per i treni effettuati con automotrici sulle nostre Ferrovie dello Stato, sono state adottate per tali trasporti le seguenti classificazioni:

a) *corse rapide*: sono da considerarsi tali quelle effettuate con elettrotreni e treni articolati in genere, nonchè alcune corse appositamente classificate tali, con elettromotrici di I e II classe e, transitoriamente, anche un tipo di automotrice avente solo la II classe;

b) *corse dirette di II e III classe*;

c) *corse accelerate di II e III classe o solo di III classe*.

Per i trasporti classificati *rapidi* il viaggiatore, oltre ad essere munito del biglietto a tariffa intera o ridotta per la I o II classe, dovrà pagare un supplemento del 15% sul prezzo del biglietto calcolato a tariffa intera.

Per i trasporti classificati *diretti* il viaggiatore, oltre ad essere analogamente munito di biglietto di II o III classe, dovrà pagare il supplemento del 15% sul prezzo del biglietto calcolato a tariffa intera: il viaggiatore già munito di biglietto di I classe è esentato da ogni supplemento.

Per i trasporti classificati *accelerati* non si paga alcun supplemento: il viaggiatore deve soltanto essere munito del biglietto per la classe corrispondente al posto occupato.

Biglietti internazionali di andata-ritorno festivi per comitive tra l'Italia e la Francia.

In seguito a recente disposizione, questi biglietti possono essere rilasciati per un certo numero di relazioni, interessanti specialmente località di carattere turistico, attraverso i transiti di Ventimiglia, Breil e Modane. Per il percorso italiano si concede la riduzione del 70% nel caso di comitive composte almeno di 5 persone. Per il percorso francese vengono applicate le seguenti riduzioni:

a) alle comitive composte da 5 a 9 persone:

50% di riduzione nel periodo dal sabato che precede la 2^{a} domenica di maggio alla 3^{a} domenica di ottobre inclusa;

25% di riduzione in 1^{a} classe e 20% di riduzione in 2^{a} e 3^{a} classe nel periodo dal sabato che precede la 4^{a} domenica di ottobre alla 1^{a} domenica di maggio inclusa;

b) alle comitive composte di almeno dieci persone 50% di riduzione.

Come si può rilevare ancora una volta, le nostre tariffe sono molto più pratiche e consentono una maggior riduzione in confronto di quelle francesi.

Le facilitazioni della "Primavera Siciliana".

Ricordiamo che per poter fruire delle facilitazioni della « Primavera Siciliana » è necessario prima munirsi della relativa tessera emessa dal Comitato, la quale dà diritto al viaggiatore ad altre facilitazioni complementari presso enti e musei della Sicilia. Per effetto del congegno adottato per l'anno 1938 tra tessera e bollino di vidimazione risulta complessivamente per il viaggiatore una minore spesa in confronto degli scorsi anni.

Le riduzioni ferroviarie in occasione della « Primavera Siciliana » durano sostanzialmente tutto l'anno, in quanto il viaggiatore può agevolmente scegliere come destinazione una delle trenta località per le quali nel periodo di quattro mesi a turno è ammesso il rilascio di biglietti a riduzione.

Ricordiamo che i biglietti ridotti si rilasciano nei seguenti periodi:

dal 1° gennaio al 30 aprile per Agrigento, Caltanissetta, Catania, Comiso, Marsala, Milazzo, Palermo, Sciacca, Siracusa, Taormina, Giardini;

dal 1° maggio al 31 agosto per Acireale, Augusta, Enna, Messina, Noto, Partinico, Porto Empedocle, Termini Imerese, Trapani, Vittoria;

dal 1° settembre al 31 dicembre per Caltagirone, Canicattì, Castellammare del Golfo, Castelvetrano, Cefalù, Giarre-Riposto, Mazara del Vallo, Piazza Armerina, Ragusa, Siculiana.

Tengasi presente che i viaggiatori provenienti da stazioni non sicule e distanti almeno 300 km. dalla località sicula destinataria hanno la possibilità di acquistare, una volta arrivati in Sicilia, biglietti a riduzione per qualunque località dell'isola.

Una particolare agevolazione è accordata ai viaggiatori provenienti dall'estero o dalle colonie e dai possedimenti italiani muniti di « biglietti turistici di libera circolazione », nel senso che la proroga di validità dei biglietti stessi è concessa verso pagamento di una somma fissa di sole L. 30.

I gradi di equiparazione e le uniformi del personale ferroviario.

Sembrerà un po' strano che ci occupiamo, nella nostra rivista, di tali argomenti; ma i chiarimenti che siamo per dare sono in relazione a domande pervenuteci da soci. Del resto l'interesse del pubblico anche per simili argomenti si può rilevare dalle notizie, più o meno esatte, comparse qualche tempo fa sui nostri quotidiani circa appunto i gradi di equiparazione di alcune categorie del personale ferroviario e il cambiamento di uniforme del personale di stazione.

Il personale degli uffici delle nostre ferrovie dello Stato, in cui è compreso anche il personale dirigente, è distinto nelle solite tre categorie A, B e C degli impiegati statali e quindi le equiparazioni con il personale similare delle altre amministrazioni e con i gradi della gerarchia statale sono abbastanza facili. Meno facili riescono invece, per il pubblico, le equiparazioni e i confronti per quanto riguarda il cosiddetto *personale esecutivo* (personale di stazione, dei treni, di macchina, della linea, delle officine), che è il più numeroso (circa 120.000 agenti, su un totale di poco meno di 134.000) e per il quale in relazione allo speciale lavoro ed alle mansioni, esistono qualifiche e... sottoqualifiche numerose, che non trovano sempre adeguata corrispondenza nei gradi della gerarchia statale. Una equiparazione di fatto e di diritto comunque è stata ottenuta raggruppando talvolta più di una qualifica e riferendola ad un grado di detta gerarchia.

Limitandoci a considerare i capi-stazione, cioè il personale più a contatto con il pubblico, ecco le qualifiche ferroviarie e il grado di equiparazione gerarchica statale:

Qualifica	Grado
Sotto-capo stazione (2 galloni d'oro)	Sotto-tenente
Capo stazione di 3ª classe (3 galloni)	Sotto-tenente
Capo stazione di 2ª classe (4 galloni)	Tenente
Capo stazione di 1ª classe (5 galloni)	Tenente
Capo stazione Principale (2 galloni, uno sottile ed altro grosso) . . .	Capitano
Capo stazione Superiore (fronda di quercia)	Maggiore

Possiamo aggiungere, a maggior soddisfazione della curiosità dei nostri lettori, che il grado di equiparazione gerarchica statale del personale di stazione si rileva dal distintivo portato all'occhiello dal personale ferroviario: tale distintivo per i capi-stazione e similari (p. es. capi-gestione) è di forma quadrata e su fondo rosso. Qualcuno dei lettori potrà forse osservare (e di fatto ci è già stato rilevato) che nel nostro personale ferroviario c'è forse un po' di abbondanza di galloni.

Del resto, l'uso di dare uniformi e disciplina quasi militari al personale ferroviario, costituisce una tradizione e risponde anche a necessità pratiche. Molti dei nostri lettori che hanno viaggiato all'estero ricorderanno le uniformi rigide e le controspalline a taglio perfettamente militare del personale delle stazioni germaniche, le uniformi egualmente molto cor-

rette del personale svizzero, i gradi militari al bavero del personale austriaco, le tracolle di cuoio rosso dei capi-conduttori delle ferrovie svizzere, l'uso da parte del personale viaggiante polacco del sottogola quando è in servizio, il rigido schieramento in posizione di attenti di tutto il personale di stazione ungherese quando sfila il treno in partenza e ciò senza riandare ai vecchi tempi in cui i ferrovieri di alcuni Stati cingevano lo spadino e portavano nelle grandi occasioni... la feluca!

Siccome vari lettori ci domandano quali saranno le nuove preannunciate uniformi del personale di stazione delle nostre ferrovie, quel che possiamo ritenere per il momento è che, se innovazioni saranno fatte, le uniformi probabilmente saranno intonate ad un carattere di maggiore praticità e possiamo anche assicurare senza tema di errori che certamente non saranno riesumate le feluche!

Riduzioni per i viaggi degli appartenenti alla "Gioventù Italiana del Littorio".

In conseguenza delle norme emanate con R. D. 27 ottobre 1937, n. 1839, che istituisce la «Gioventù Italiana del Littorio» alla diretta dipendenza del Segretario del Partito Nazionale Fascista, sono passate al nuovo organismo le attribuzioni che erano già conferite all'Opera Nazionale Balilla. Le Ferrovie dello Stato, senza portare innovazioni alla situazione preesistente, hanno così riassunto in testo completo tutte le facilitazioni che si concedono agli appartenenti a detta istituzione, dandone notizia pubblica sul *Bollettino Commerciale*:

A) Facilitazioni di carattere permanente da applicarsi senz'altro su richiesta dell'organizzazione:

riduzione del 70% per i viaggi degli istruttori e dei premilitari, tanto se si tratta di viaggi isolati quanto in gruppo, secondo è previsto dall'art. 2, par. 1 del Regolamento per i trasporti militari.

B) Facilitazioni di carattere eccezionale, su autorizzazione data di volta in volta:

riduzione del 50% per viaggi dei giovani fascisti e delle giovani e piccole italiane;

riduzione del 70% per i viaggi degli avanguardisti e dei Balilla, nonchè per i viaggi motivati da servizio degli ufficiali della Gioventù Italiana del Littorio.

Lettere-telegrammi notturne.

Detta categoria di corrispondenze non è ammessa per l'interno della città, ma è sottoposta a tutte le disposizioni relative ai telegrammi privati.

Tasse telegrafiche per la Grecia.

Le tasse di Via Eastern o Corfù per i telegrammi a destinazione della Grecia sono state equiparate a quelle vigenti per via Jugoslavia, che si riportano qui di seguito.

	Ord.	Stampa	CDE	ELT
Continente e isole di Eubea e Poros:	Lire oro	Lire oro	Lire oro	Lire oro
Via Jugoslavia (per ogni parola)	0.28	0.14	0.196	0.14
Via Eastern o Corfù (per ogni parola) . .	0.28	0.14	0.196	0.14
Altre isole:				
Via Jugoslavia (per ogni parola)	0.33	0.165	0.231	0.165
Via Eastern o Corfù (per ogni parola) . .	0.33	0.165	0.231	0.165

Posta aerea per il Centro America.

Sono ammesse all'inoltro, a mezzo della linea aerea Francoforte-Natal ed oltre, le corrispondenze per la Gujana, Portorico, Guadalupa, Martinica, Repub. Dominicana, Giamaica, Panama, Costarica, Nicaragua, Honduras, Salvator e Guatemala. La sopratassa speciale è di L. 11.75 per ogni 5 grammi o frazione, tanto per le lettere e le cartoline, quanto per gli altri oggetti.

La stessa sopratassa è dovuta pure per le corrispondenze dirette a Cuba, Martinica e Gujana avviate sulla linea Marsiglia-Natal.

Abbonamenti alle pubblicazioni estere.

Sul prezzo di abbonamento alle pubblicazioni estere di moda è stata applicata, dal gennaio u. s., la tassa di scambio nella misura di L. 2 per cento. Tale tributo viene corrisposto mediante le comuni marche doppie per tassa di scambio, che vengono applicate dagli uffici postali sul vaglia internazionale, in modo che sulla parte del modulo del vaglia che viene trattenuta dall'ufficio si trovi la metà della marca con la effigie sovrana, e l'altra metà sulla ricevuta del vaglia rilasciata agli interessati.

Servizio di posta aerea invernale.

È stato variato l'orario sulle seguenti linee aeree:

Linea Roma-Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi:

Mart., Giov., Sab.				Lun., Merc., Ven.
9.25	partenza	Roma	arrivo	15.—
10.15	arrivo	Napoli	partenza	13.10
10.35	partenza	»	arrivo	12.50
12.20	arrivo	Palermo	partenza	11.05
12.50	partenza	»	arrivo	10.35
13.20	arrivo	Trapani	partenza	10.05
13.50	partenza	»	arrivo	9.35
15.—	arrivo	Tunisi	partenza	8.25

Linea Roma-Napoli-Palermo:

Lun., Mer., Ven.				Mart., Giov., Sab.
13.10	partenza	Roma	arrivo	11.—
14.—	arrivo	Napoli	partenza	10.10
14.20	partenza	»	arrivo	9.50
16.05	arrivo	Palermo	partenza	8.05

Francobolli commemorativi della Mostra delle Colonie estive e dell'Assistenza all'infanzia.

Cessata la vendita col 31 dicembre u. s., terminerà anche la loro validità, agli effetti della francatura, col 1° marzo c. a.

Esportazione a mezzo pacchi postali.

Sono state stabilite le seguenti nuove norme per l'accettazione dei pacchi postali diretti all'estero:

1) i pacchi diretti nei seguenti Paesi coi quali vigono accordi di *clearing*, e cioè: Belgio, Bulgaria, Cecoslovacchia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna e Irlanda Settentrionale, Grecia, Islanda, Jugoslavia, Lettonia, Lituania, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Romania, Spagna, Svezia, Turchia e Ungheria, debbono essere accompagnati da 4 modelli 2 Esport;

2) quelli diretti in Brasile, in Argentina e nell'Uruguay, coi quali vigono accordi di scambi compensati, debbono essere accompagnati da 4 modelli S. C. Esport di nuova edizione. Per i *pacchi regalo*, tanto i modelli 2 Esport quanto i modelli S. C. Esport debbono portare il visto della Banca d'Italia. Sono esenti da qualsiasi formalità valutaria i pacchi contenenti materiale di propaganda e modelli di contabilità della Compagnia Italiana del Turismo;

3) i pacchi diretti nei paesi non compresi nei due gruppi suaccennati debbono invece essere sempre accompagnati, anche se contenenti oggetti di regalo, del benestare della Banca d'Italia, che il mittente dovrà procurarsi direttamente;

4) non occorre la compilazione dei modelli di esportazione per i pacchi diretti in Libia e nell'A. O. I., sempre, s'intende, se a destinazione di località per le quali non sia sospeso il servizio.

Come i modelli 2 Esport, anche i nuovi modelli S. C. Esport vengono forniti gratuitamente da tutti gli uffici postali.

Modificazioni alle tasse per la spedizione dei pacchi postali all'estero.

Costa Francese dei Somali: kg. 1, L. 9.25; kg. 5, L. 17.—; kg. 10, L. 31.50; kg. 15, L. 47.—; kg. 20, L. 60.45.

Togo: kg. 1, L. 9,25; kg. 5, L. 17.50; kg. 10, L. 32.75; kg. 15, L. 48.75; kg. 20, L. 63.45.

Iraq. – Via Trieste o Brindisi – Piroscafi italiani Egitto Palestina: kg. 1, L. 17.75; kg. 3, L. 31.50; kg. 5, L. 37.—; kg. 10, L. 67.45; kg. 15, L. 103.15; kg. 20, L. 134.15.

Via Trieste o Brindisi – Piroscafi italiani Palestina: kg. 1, L. 16,25; kg. 3, L. 29.—; kg. 5, L. 34.50; kg. 10, L. 62.45; kg. 15, L. 95.70; kg. 20, L. 124.15.

VARIE

La " Dante Alighieri ".

Il XL raduno nazionale della « Dante Alighieri », che ebbe luogo a Napoli nello scorso autunno, passò in rassegna la complessa attività spiegata dal benemerito Sodalizio nell'ultimo anno.

Tutti i Comitati all'Estero della « Dante » impegnarono e condussero una strenua battaglia per dimostrare agli stranieri come l'Italia fosse stata costretta, per ragioni elementari di sicurezza e per incoercibili necessità di vita, ad intervenire con le armi contro l'Etiopia negussita, diffondendo a questo fine pubblicazioni proprie in diverse lingue, come il discorso pronunciato dal barone Aloisi alla Società delle Nazioni nell'autunno del '35 e il discorso del Duce alla Camera dei Deputati nel dicembre dello stesso anno, oltre a speciali pubblicazioni di propaganda del Ministero della Cultura Popolare.

Ogni Comitato, per vincere l'ostilità degli ambienti esteri eccitati contro di noi, si trasformò in un fortilizio: opuscoli a getto continuo, conferenze, discussioni, articoli sui giornali locali, tutto fu posto in opera per tentar di convincere l'opinione pubblica della legittimità della nostra condotta e dei nostri diritti. Due o tre volte la settimana i Comitati all'Estero si adunavano nelle sedi sociali a difendere ed esaltare le ragioni della nostra impresa, e le discussioni guadagnarono alla nostra causa proseliti entusiasti, che non si limitavano a platoniche dichiarazioni d'amicizia per l'Italia, ma divulgavano le nostre ragioni a mezzo della stampa e della radio, chiedendo l'abolizione delle sanzioni, raccogliendo danaro e oro, che veniva spedito in Italia.

La Sede Centrale ha potuto attuare, in questi ultimi anni, un'accentramento delle direttive generali, che prima non esisteva. Così essa è continuamente informata di ogni iniziativa dei Comitati, a cui può suggerire, con la certezza di essere secondata prontamente, tutte le manifestazioni di cui si fa diretta promotrice. Un'altra garanzia della unità di azione è data dallo strettissimo e permanente legame di ciascun Comitato con la rappresentanza diplomatico-consolare del luogo, che assicura alla Centrale un'oculata scelta degli elementi direttivi alla periferia.

Oltre ogni dire importante è l'afflusso degli stranieri nei Comitati esteri, in cui rappresentano ormai un buon terzo degli iscritti. Sono parecchie decine i Comitati che contano una preponderanza di elementi stranieri, ed alcuni, come quelli di Batavia, Cracovia, New Orleans, Oslo, Washington, ecc., sono addirittura presieduti da stranieri, amici fervidi e sinceri dell'Italia.

Tutta la compagine e l'opera della « Dante », in Italia e fuori, si è completamente fascistizzata, grazie anche alle direttive impartite dalla Direzione Generale degli Italiani all'Estero e all'attività delle scuole, degli istituti di cultura, dei rettorati istituiti dovunque per volontà del Duce. I Comitati della « Dante » fiancheggiano le organizzazioni scolastiche con riunioni, conferenze, organizzazioni di biblioteche, ecc., sempre allo scopo di diffondere la nostra lingua e i nostri valori ideali.

A Tunisi, per esempio, dove la « Dante » conta più di mille soci, il Comitato locale, oltre l'apporto finanziario, concede all'organizzazione scolastica la sua magnifica sede, che vale oltre un milione e mezzo di franchi, e la sua biblioteca ricca di 10 mila volumi. La Sede Centrale, da parte sua, contribuisce anch'essa con sussidî pecuniari, con invio di conferenzieri, di artisti e di libri e riviste. Un funzionario di ruolo, inviato dallo Stato, dirige le molteplici iniziative culturali, realizzando una perfetta collaborazione tra gli organi ufficiali e la « Dante ».

Tunisi non è che un esempio, il quale si ripete in taluni centri del Sud America e a New York, dove il presidente del Comitato è un funzionario di ruolo statale, ma le forze economiche provengono dalla « Dante » e sono raccolte in suo nome.

Sempre in via di esemplificazione e per dare un'idea dell'attività che la « Dante » spiega all'Estero, diremo che il suo Comitato più lontano, quello di Melbourne, in Australia, conta 100 soci, ed ha aperto corsi frequentati da 200 allievi. Ha organizzato, inoltre, riunioni letterarie, un ciclo di conferenze sul conflitto italo-etiopico, concerti vocali e strumentali di musica italiana, la rappresentazione di una commedia pure italiana, e infine ha condotto una campagna – coronata da completo successo – per l'introduzione dell'insegnamento della lingua italiana nello Stato di Victoria.

In Cina, nelle Indie Olandesi, in tutti gli Stati dell'America latina e dell'America del Nord, al Marocco, in Algeria, in Tunisia, in Egitto, in Siria, nei Paesi scandinavi, in Inghilterra, in Polonia, in Germania, in Olanda, in Belgio, in Francia, in Turchia, nei paesi balcanici, in Austria, Ungheria, Albania, Cecoslovacchia, Svizzera, in ogni parte dell'Europa e del mondo, insomma, vivono e agiscono attivamente queste cellule del grande organismo, facendosi ognuna centro irradiatore di fede, di lingua, di cultura ita-

liana, guadagnando simpatie e prestigio alla patria lontana. I Comitati, che nel 1935 contavano 536.250 aderenti, raggiunsero nel 1936 la cifra di 551.370, assolvendo nobilmente quello che è il loro compito essenziale: raccogliere il maggior numero possibile di quote sociali, per alimentare l'attività dei Comitati all'estero. Ma i Comitati interni non si limitano a questo compito. Sopra tutto a mezzo di conferenze, essi mirano ad affermare nella coscienza i motivi ideali e pratici della diffusione della lingua e della cultura italiana nel mondo; il prodigioso contributo del genio e del lavoro italiano al divenire della civiltà umana; le necessità ideali degli Italiani all'estero; l'utilità di promuovere le relazioni culturali fra l'Italia e gli altri popoli.

La Sede Centrale metterà presto in circolazione i primi volumi di una collana intitolata *Civiltà italiana nel mondo*, per far conoscere il mirabile contributo del genio e del lavoro italiano alla civiltà universale.

A testimoniare la simpatia e l'affetto che la « Dante » suscita intorno a sè basta ricordare che nei due ultimi anni le furono largite somme cospicue (circa 700 mila lire) per i suoi fini immediati o per « fondazioni » di carattere permanente.

Questa, in rapida sintesi, la benemerita opera svolta nell'ultimo anno dalla « Dante Alighieri ».

Istituzione a Recanati del " Centro nazionale di studi leopardiani ".

La Camera ed il Senato hanno già approvato la legge che istituisce a Recanati il Centro nazionale di studi leopardiani, voluto dal Duce.

È stato nominato Commissario governativo, in attesa della regolare costituzione del Comitato previsto dall'art. 2 della Legge, il comm. prof. Manfredi Porena, della Facoltà di Magistero presso la R. Università di Roma, il quale ha già preso contatto con il Podestà e con i conti Leopardi, ed ha già sottoposto all'esame del Ministro della Educazione Nazionale la relazione contenente una serie di proposte sulle quali S. E. Bottai ha dato parere favorevole.

Tali proposte saranno tradotte in progetti concreti, da approvarsi dal Ministero.

Sappiamo intanto che lo stesso Ministero, oltre al normale contributo annuo di L. 30.000, ha messo a disposizione un fondo di L. 150.000 per la costruzione di un corpo di fabbricato annesso alla casa del Poeta, il quale, insieme alla parte che sarà donata allo Stato (l'atto di cessione dei fabbricati e della biblioteca leopardiana sarà fra breve stipulato), formerà la sede definitiva del Centro di studi.

Inoltre, il prof. Porena, coadiuvato dal dott. Luigi Federici e dal sig. Luigi Polverigiani, sta procedendo al completamento dello schedario delle opere di interesse leopardiano esistenti nelle locali biblioteche (civica, leopardiana e del padre Clemente Benedettucci), e alle raccolte dei manoscritti del Poeta; materiale che, integrato, costituirà la biblioteca della nuova istituzione.

La vita di Raffaello.

Riccardo Balsamo Crivelli ha voluto raccontare alla gioventù italiana la vita di Raffaello, e ha scritto, col suo grande cuore e la sua prosa tersa, arguta, calda d'intimità, uno dei suoi più bei libri.

L'opera s'intitola *Cammin breve* e l'editore U. Hoepli l'ha pubblicata con la consueta distinzione (300 pagine in 8°, con 67 incisioni e tavole, riegatura in satin e oro, L. 30).

Cammin breve, perchè il grande Urbinate non visse su questa terra che 37 anni, pur lasciandovi tracce indelebili della sua arte sovrana, stupore e delizia di chi sa quante generazioni. Ecco il piccolo Raffaello nella casa dei suoi, fra le carezze materne e gl'insegnamenti del padre, finchè spicca il magico volo per Ferrara, Firenze, Roma, e lascia ovunque i capolavori del suo pennello, lavorando per principi e pontefici, vivendo in dimestichezza con Leonardo e Michelangelo, il Perugino e Giulio Romano.

Un'ispirazione felice: il libro è illustrato con nitide riproduzioni dei più bei quadri di Raffaello e con particolari di essi che si riferiscono a episodî della sua vita. Nessun documento più attraente per illustrare una biografia che, per il sottile magistero d'arte con cui fu scritta, meritatamente ottenne il primo premio nel concorso intitolato alla memoria di G. E. Mottini.

Dall'artigianato alla grande industria.

A celebrazione del loro centenario, le Officine Galileo hanno pubblicato uno snello volume di 128 pagine in grande formato, per i tipi della Stamperia Fiorentina di Corradino Mori, nell'intento di mettere in evidenza ciò che hanno fatto nel loro primo secolo di vita operosa, compiutosi col 1937, e di tributare un omaggio a quanti profusero le loro energie per l'incremento dell'azienda, che oggi dà lavoro a più di 3000 operai.

Il volume illustra le officine meccaniche, i laboratorî scientifici e specialmente la mirabile produzione di strumenti ottici, elettrici, fotoelettrici ed altri, che realizzano le mirabili scoperte scientifiche degli ultimi tempi e ci emancipano in gran parte dalla così detta industria di precisione estera. Il volume, illustratissimo, non è, dunque, soltanto un documento celebrativo, ma anche un'utile presa di contatto con alcune speciali discipline tecniche.

FORZA O DOLCEZZA?

Se in politica, nell'educazione dei ragazzi, nella vita in genere valga meglio la forza o la dolcezza è stato discusso in tutti i tempi, ma la questione, come tante altre del genere, è ancora... sub judice.
La storia ci insegna che a seconda del carattere dei tempi hanno predominato ora la maniera forte ora la mansuetudine, col bel risultato però che in un caso o nell'altro i popoli non hanno avuto mai pace.
È vero però che i due sistemi andavano spesso insieme. Così la forza ha dominato il ferreo medio evo, lasciando che fiorissero cavalleria e giostre d'amore e tubassero trovatori e menestrelli; e similmente, quando l'incipriato settecento, fra dame sospirose, cavalieri imparruccati e cicisbei sembrava rievocare l'età dell'oro e la arcadia, il fuoco covava sotto la cenere giacché un brutto giorno scoppiò la rivoluzione francese con quel seguito di orrori e di guerre che sappiamo.
Ma forse le cose sono andate meglio in tempi più remoti quando i costumi erano più semplici? Non pare se è vero, secondo la bella espressione del Carducci, che

... l'uomo levandosi ruggì: guerra!

Intanto i nostri bravi antenati dell'età della pietra non dovevano avere un bel caratterino se, stando alle risultanze della paleontologia, si sbarazzavano prima o poi delle loro dolci metà precipitandole giù dai dirupi. E che dire poi dei sacrifici umani coi quali, fino dai tempi più remoti, si vollero propiziare gli Dei?
D'altra parte narrano che Orfeo traesse dietro a sé le fiere col suo canto e non è leggenda il fatto che si guidano gli sciami delle api a suon di musica e s'incantano i serpenti col flauto.
E allora? Allora niente, la questione resta e resterà sempre aperta.
Manifestazioni di forza e di dolcezza si alternano in natura, nella vita fisica come in quella dello spirito e così si hanno da un lato l'arte, le lettere, i fiori, il sorriso ed i sogni e dall'altro il duro lavoro, lo sforzo, la guerra.
Del resto la dolcezza crea spesso la forza e in essa si fonde. Da dolci madri nascono figli che concepiscono la vita solo come una battaglia. Dal dolce zucchero che vien bruciato nell'organismo umano, si genera la forza dei muscoli, si genera l'energia vitale.
E ben lo sanno gli sportivi che non si cimentano mai in ascensioni alpine né si espongono alle fatiche di lunghe marcie a piedi o in bicicletta senza provvedersi di zollette di zucchero, rigeneratore sovrano delle forze come fu dimostrato dal celebre fisiologo Angelo Mosso cui si devono studi di rinomanza mondiale sul lavoro fisico in alta montagna.
Ben lo sanno i Governi di tutti i Paesi civili, che considerano lo zucchero come alimento di prima necessità e lo comprendono largamente nella razione del soldato specie in tempo di opezioni.

TAVANNES
TAVANN
L'OROLOGIO D'ALTA CLASSE

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLIV - NUMERO 2 FEBBRAIO 1938 - XVI E. F.

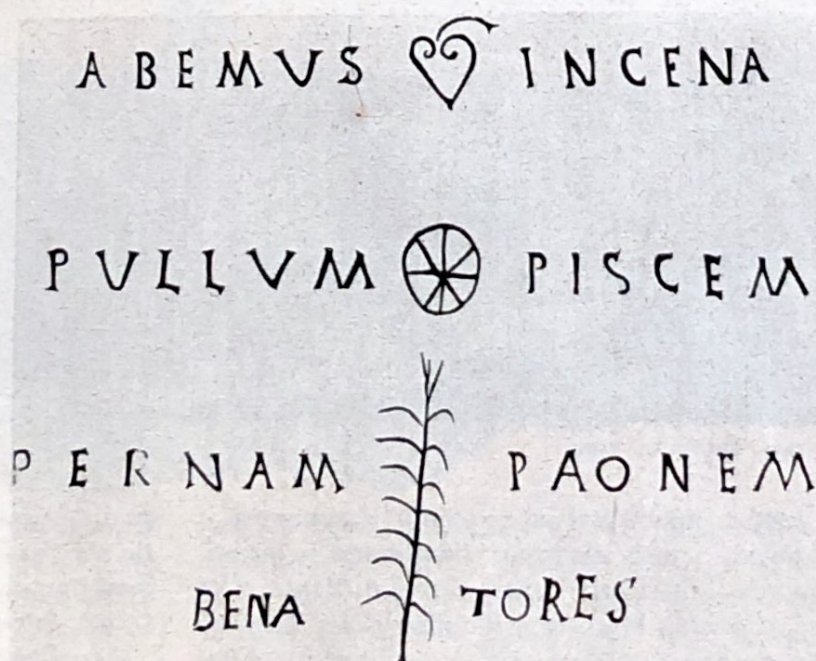
RASSEGNA DELL'ANTICO TURISMO ROMANO ALLA MOSTRA AUGUSTEA

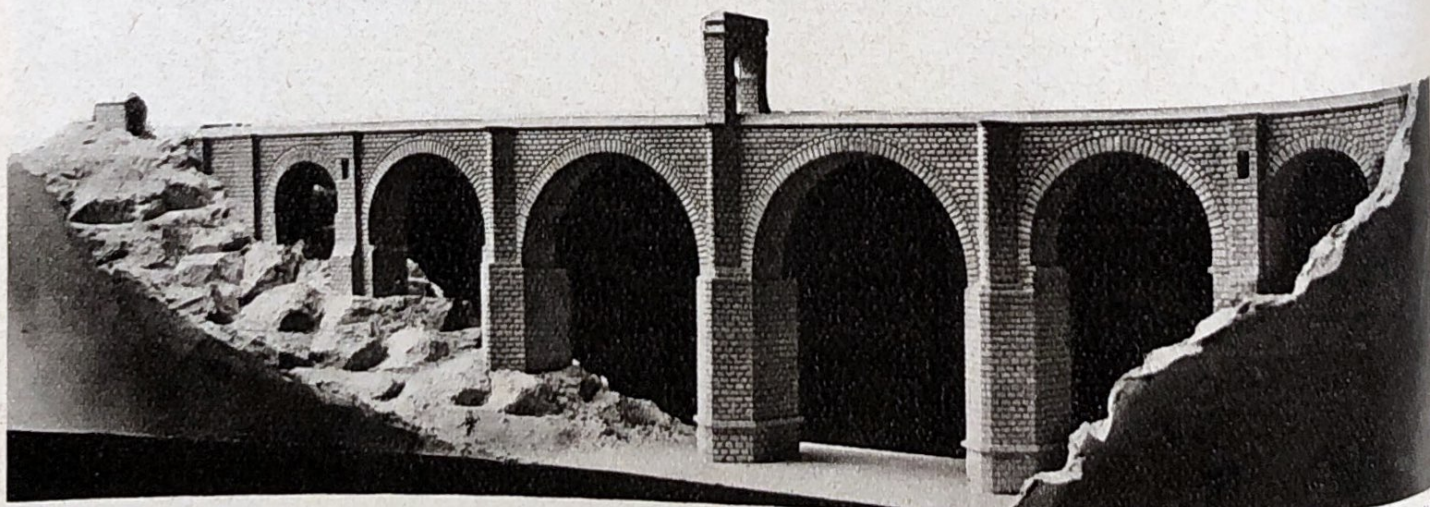
Potrebbe chiamarsi il mondo delle meraviglie questa Mostra Augustea della Romanità che, voluta dal Duce e organizzata dall'On. Giglioli, ha aperto le sue porte il 23 settembre, nel giorno anniversario della nascita di Augusto. Perchè ci appare veramente meraviglioso un mondo che, duemila anni fa, per vivere a pieno la vita, non rinunciava a nessuno di quei piaceri che ancora oggi ce la rendono gradita, pur accontentandosi di goderli con mezzi molto più semplici e primitivi dei nostri. Tra questi una parte importante ebbe il turismo.

I viaggi per mare e per terra, che sembrano una delle espressioni più tipiche del dinamismo moderno ed hanno indubbiamente ispirato e accelerato i meravigliosi progressi della meccanica e dell'industria sostituendo alla carrozza e alla vela, la ferrovia, l'automobile, il velivolo, il transatlantico; i viaggi – diciamo – furono anche in antico elementi e motivi di civiltà e di cultura.

La volontà e il desiderio di vivere e di conoscere, insiti nell'uomo, furono i soli motori e propulsori del movimento turistico antico, e bastarono.

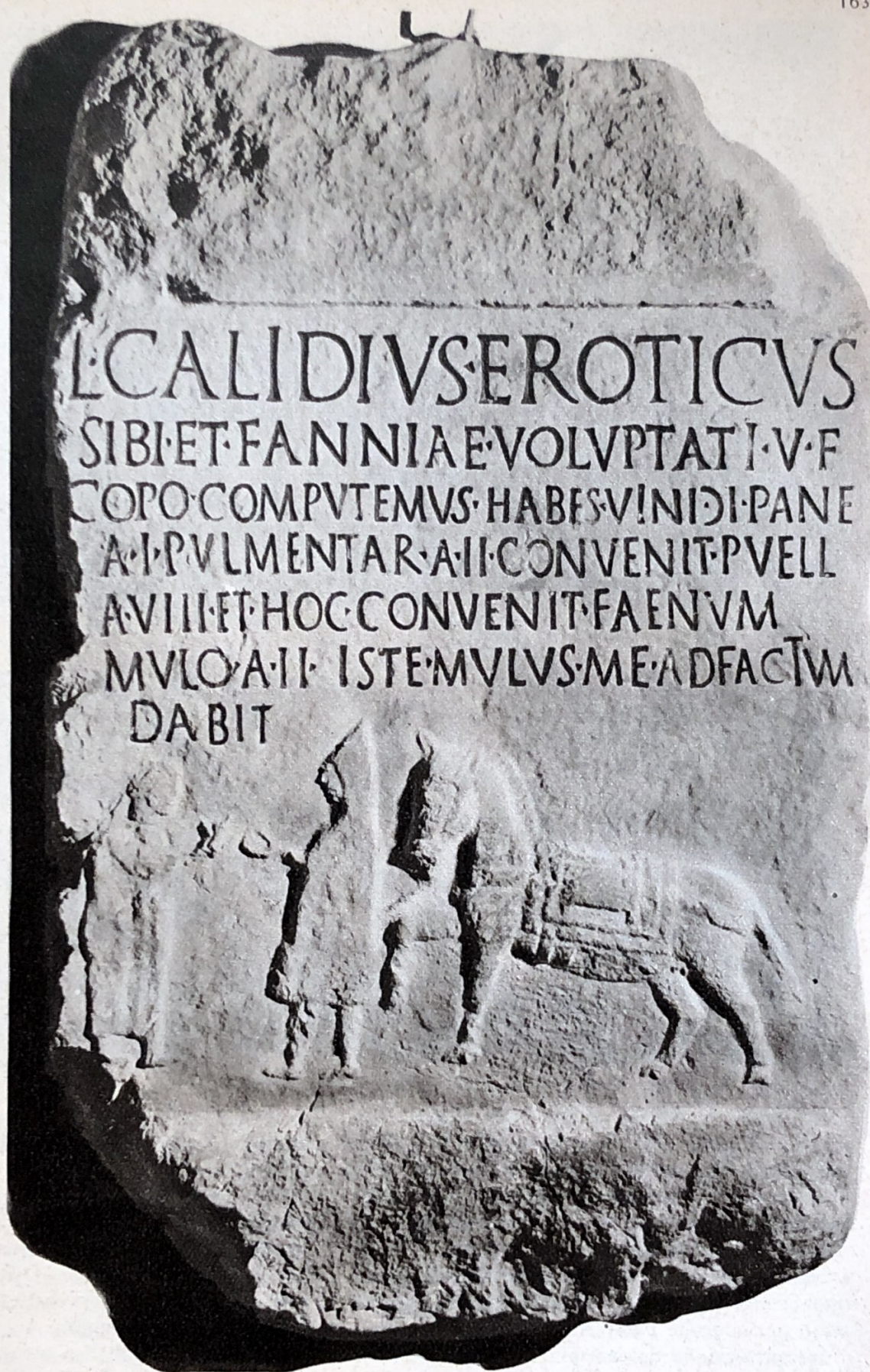
Assai varie erano le categorie dei viaggiatori nel mondo romano: la necessità dell'amministrazione delle vaste e lontane provincie induceva a muoversi da Roma una schiera di funzionarî di ogni ordine, che erano assai frequentemente in viaggio per raggiungere i loro posti o per tornare alla metropoli.

Necessità di ordine professionale mettevano in moto i corrieri della posta imperiale, gli appaltatori dei servizî e dei lavori pubblici, appartenenti alle compagnie dei pubblicani, e i commercianti di prodotti esotici che si aggiravano di provincia in provincia in cerca di ordinazioni e di acquirenti. Tra le professioni che richiedevano spostamenti da luogo a luogo erano anche quelle dei retori e dei filosofi, che si recavano di città in città per dar lezioni o a far conferenze, le quali ultime non sono, quindi, un prodotto della cultura e della civiltà moderna; ma un male o un bene, a seconda di chi parla e delle cose che dice, proveniente anch'esso da Roma antica.

LISTA DI VIVANDE IMPRESSA SU UNA TAVOLA LUSORIA: «ABBIAMO PER CENA POLLO, PROSCIUTTO, PESCE, PAVONE». *(Museo Capitolino)*

STRADA E PONTE ROMANO PRESSO ANTIOCHIA. (*Arch. fot. della Mostra Augustea della Romanità*)

ALCANTARA. PONTE SUL TAGO. (*Arch. fot. della Mostra Augustea della Romanità*)

I medici specialisti si recavano di persona o mandavano i loro assistenti *circulatores* a far *réclame* alle loro ricette contro il mal di denti, o di occhi, o contro la gotta e il raffreddore. C'erano infine gli artisti della scena, le Compagnie Dionysiache, una specie di Carri di Tespi dell'antichità, che davano rappresentazioni nelle città e nei villaggi. A tutti questi viaggiatori, diremo così, professionali, si aggiungevano tre categori di veri turisti: i pellegrini, i villeggianti, gli in fermi e coloro che viaggiavano per puro dipor o per istruzione.

I pellegrini si recavano alle feste religiose i onore dell'Imperatore, ad esempio quelle nel tem pio di Roma o di Augusto a Lione in Gallia o i alcuni celebri santuarî pagani e, dopo il trionf

RILIEVO FUNERARIO DI L. CALIDIO EROTICO E DI SUA MOGLIE FANNIA VOLUTTÀ, DA ISERNIA NEL SANNIO (*Parigi, Louvre*). VI SI VEDE UNA DONNA CHE CALCOLA SULLE DITA IL CONTO ALL'AVVENTORE CHE LE STA DAVANTI IN ABITO DA VIAGGIO. L'ISCRIZIONE RIFERISCE IL CURIOSO DIALOGO TRA UN OSTE E UN VIAGGIATORE.

(Archivio fotografico della Mostra Augustea della Romanità)

del Cristianesimo, in tutti i Luoghi Santi, onde in Palestina si avviava gente di ogni condizione sociale, anche donne, come la celebre Paola amica di San Girolamo, e in tale quantità che a Betlemme San Girolamo stesso dovette per alcuni giorni chiudere le porte del suo cenobio.

Tra i villeggianti che si recavano in campagna, in montagna o al mare, nelle proprie ville o invitati da amici, bisogna tener conto di coloro che andavano per ragioni di salute, reali o immaginarie che fossero, nelle stazioni termali, come Vichy, o sulle spiaggie di moda come Baia. Quanto ai turisti di semplice diporto essi avevano, anche in età romana, soltanto l'imbarazzo della scelta tra tanti paesi allora famosi. Se Atene attraeva per la rinomanza delle sue scuole di filosofia, di re-

CARROZZA DA VIAGGIO A QUATTRO RUOTE (*carruca dormitoria*) USATA PER LUNGHI VIAGGI E COPERTA COMPLETAMENTE DI PELLE.

RILIEVO MARMOREO DI UNA CARROZZA A DUE CAVALLI FERMA AD UNA STAZIONE DI POSTA. *(Museo Nazionale Roma*

torica e di arte, così da attirare tutti coloro che volevano perfezionarsi in queste discipline, l'Egitto e in genere l'Oriente non erano meno frequentati dai ricchi e da gente vaga di viaggiare.

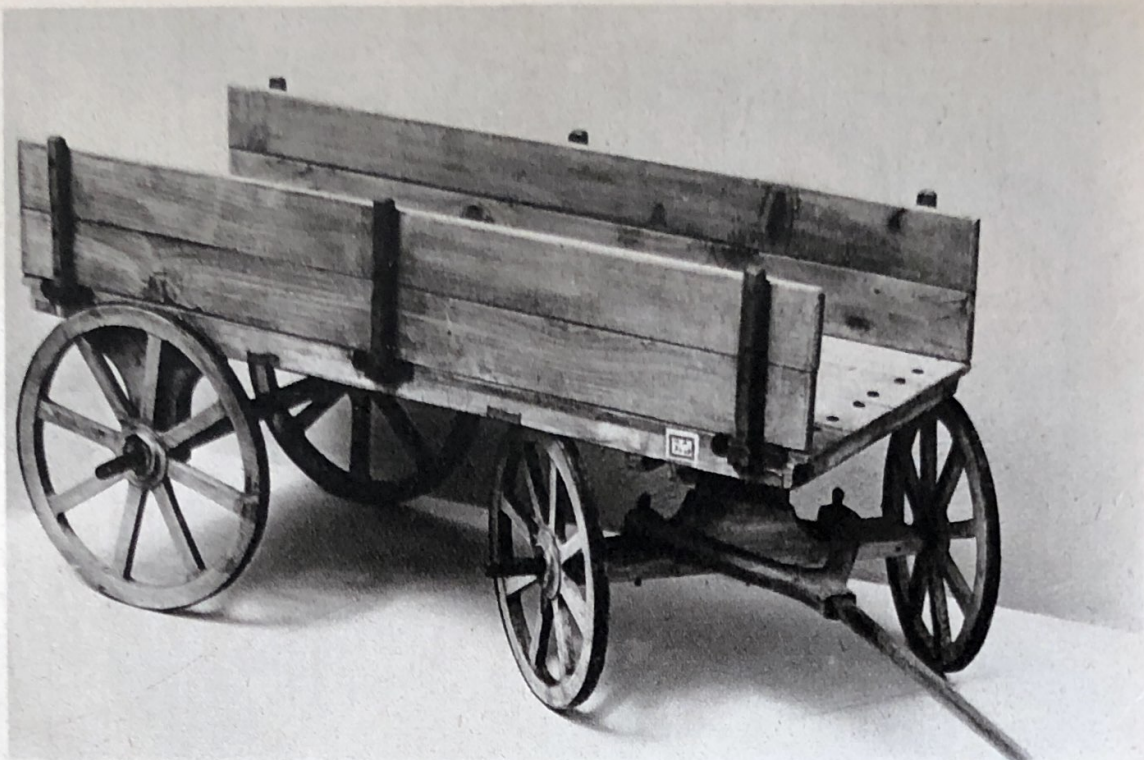
Il viaggio stesso costituiva un piacere, cosa che a noi par quasi impossibile paragonando la comodità e la rapidità dei nostri a quelli degli antichi, per acqua e per terra.

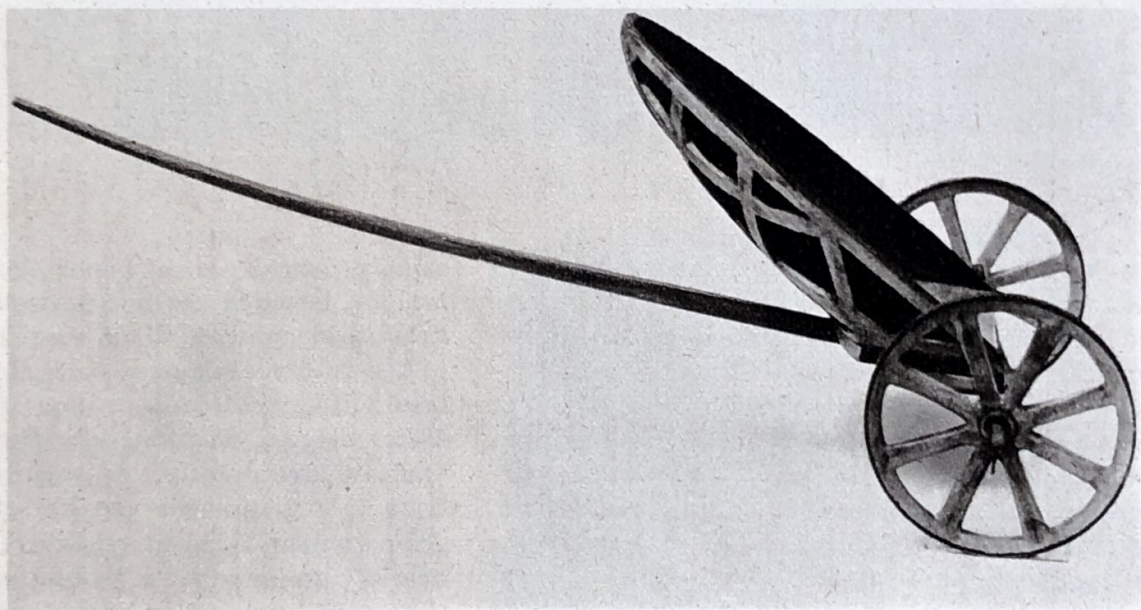
La navigazione fluviale era abbastanza attiva e da alcuni prediletta, specialmente se fatta con barche comode e costruite per diporto, come doveva essere quella di un certo Leontius, ricco proprietario di Bordeaux, della quale Sidonio Apollinare fa l'elogio ad un amico invitandolo a navigare sulla Garonna. « Avrai letto soffice e delicato, e un ponte di tavole che terranno all'asciutto i tuoi piedi, e un chiosco di canne in cui potrai riposare e giocare ai dadi anche nell'umidità del notte ».

Non molto comodi, invece, dovevano esser viaggi marittimi, anche se non tutti i viaggiat avevano la grande paura che ha Sant'Ambrog per il mal di mare, o San Girolamo per le trav sate che espongono i viaggiatori ai pericoli de raffiche e della bonaccia e qualche volta anc all'assalto dei pirati. La quantità di navi che s pavano dai porti del Mediterraneo e dell'Eg (non soltanto navi mercantili) e le notizie che abbiamo ci mostrano i Romani anche sotto l'aspe di turisti marittimi.

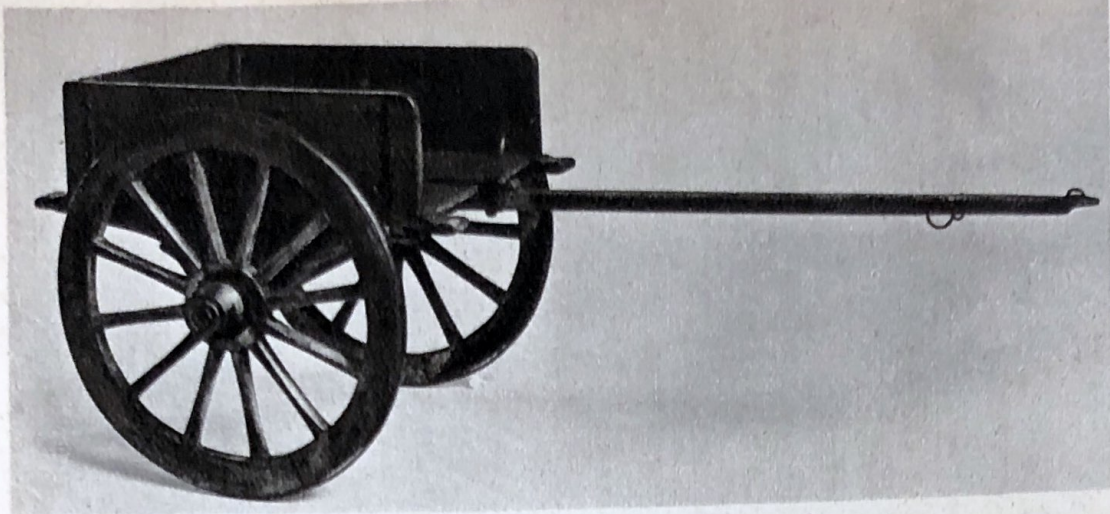
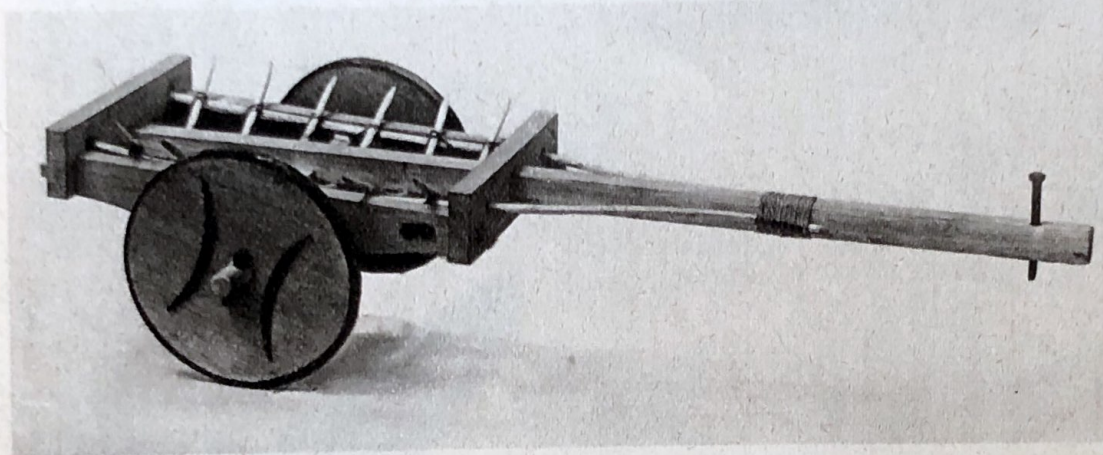
Comunque, più facili e frequenti erano i via in terraferma.

Ad alcuni piaceva addirittura viaggiare a pie come ad Orazio, o, meglio, a Seneca, che insie

RICOSTRUZIONE DEL CARRO DA TRASPORTO PER USI MILITARI E CIVILI.

(Fot. Gaggiotti)

RICOSTRUZIONE DEL CARRO DA CORSA, LEGGERISSIMO, LA CUI STABILITÀ ERA ASSICURATA DALLA POSIZIONE DELLE RUOTE POSTE MOLTO DISTANTI L'UNA DALL'ALTRA E MOLTO BASSE.

(Fot. Gaggiotti)

al suo amico Massimo si godeva a camminare col proprio bagaglio sulle spalle, compreso un piccolo materasso e le coperte per dormire. Ma, naturalmente, si viaggiava quasi sempre in vettura o a cavallo. Viaggio di prima classe, come noi diremmo, era quello che si faceva nel *carpentum*, vettura di lusso a quattro ruote con comodi sedili, sui quali si poteva anche dormire. A quattro ruote erano anche altre vetture, come la *carruca* o la *reda*, mentre il *cisium* era un calesse rapido e leggero. Quanto ai viaggi ufficiali di funzionarî pubblici, lo Stato provvedeva vetture e cavalli. Lungo le strade romane, il Governo centrale o l'amministrazione delle singole provincie mantenevano in attività una vera organizzazione turistica, erigendo opere in muratura nelle stazioni per il cambio dei cavalli e per le soste dei viaggiatori, a cui si offriva la possibilità di mangiare e di dormire.

Nè si creda che il viaggiatore antico non disponesse di indicazioni topografiche e turistiche. Greci e Romani possedevano guide paragonabili, in un certo senso, a quelle della nostra Consociazione. Se è eccessivo ammettere che l'*Odissea* di Omero sia la traduzione poetica di alcune istruzioni nautiche, certo è però che sono a nostra conoscenza le carte itinerarie romane, come la tavola di Peutinger, l'itinerario di Antonino, l'itinerario da Cadice a Roma e quello da Bordeaux a Gerusalemme, i quali provano l'esistenza di documenti topografici assai utili ai viaggiatori. La tavola peutingeriana, che deriverebbe da un itinerario del mondo antico fatto disegnare dall'imperatore Caracalla e derivato a sua volta dall'*Or*-

RICOSTRUZIONE DEL « *cisium* », SPECIE DI CARROZZINO A DUE RUOTE FATTA IN BASE AD ALCUNI RILIEVI E SOPRATTUTTO A PEZZI APPARTENENTI A TALE VEICOLO TROVATI A POMPEI NELLA CASA DEL MENANDRO.

RICOSTRUZIONE DI UN *plaustrum*, ROBUSTO CARRO PER USI AGRICOLI.

(Fot. Gaggiotti)

bis pictus, la famosa carta generale dell'impero costruita al tempo di Augusto, sotto la direzione di Agrippa, è una carta geografica in cui i diversi itinerarî sono rappresentati da linee spezzate, ciascuna delle quali rappresenta una stazione, città o luogo di rifornimento. Le città terrestri sono raffigurate da due torri; le città fluviali o marittime da un'area circondata da una costruzione rettangolare. Di ciascuna strada è anche indicata la lunghezza del percorso. Naturalmente vi si riscontrano molti errori e spesso notevolissime sono le deformazioni.

Più curiosi sono gli altri due itinerarî citati, quasi taccuini di appunti di viaggio privati. Quello da Cadice a Roma è una lista di stazioni incisa su quattro vasetti d'argento trovati presso le sorgenti di Vicarello, famosa stazione termale nei dintorni di Roma. Vi sono segnate le varie località della via Domiziana, dal colle di Pertus fino al Rodano, e poi verso l'Italia, e indicate le distanze tra i varî paesi.

L'itinerario da Bordeaux a Gerusalemme è, invece, il viaggio di un pellegrino che, partito da Bordeaux nel 333 dell'èra nostra, visitò Costantinopoli, la Terra Santa e, passando per Roma, si arrestò a Milano. Si tratta del taccuino di viaggio di una persona attenta e metodica, che sapeva osservare e annotare tutto con precisione, le stazioni principali, le *mansiones* secondarie, le *mutationes*, le tappe per il cambiamento dei cavalli. Prezioso documento di un viaggio antico.

Alla Mostra Augustea della Romanità si è voluto giustamente dedicare una sezione alle vie e mezzi di comunicazione che Roma antica ha il merito di aver tracciato ed organizzato con la praticità e la grandiosità che ha sempre distinto il genio romano. Una grande carta della rete stradale occupa le pareti e il soffitto di una sala, ed è concepita come se le varie terre dell'Impero si aprissero tutt'intorno a un osservatore situato nel centro del Mediterraneo. Completano la visione i miliari, cippi indicanti sulle diverse strade le varie distanze, alcune iscrizioni poste a ricordo dell'apertura di nuove strade (come quella nelle Alpi Carniche, sul Monte Croce, da Aquilea a Linz) e alcune raffigurazioni di carri e di carrozze da viaggio: la *carruca dormitoria*, comodo veicolo per lunghi percorsi, e ricostruzioni fedeli del *cisium*, carrozzino a due ruote leggero e veloce; di un carro da corsa e di un *plaustrum* per usi agricoli. Plastici di varie imponenti opere stradali e di stupendi ponti completano il quadro vivo e interessante della sapiente organizzazione stradale e turistica antica.

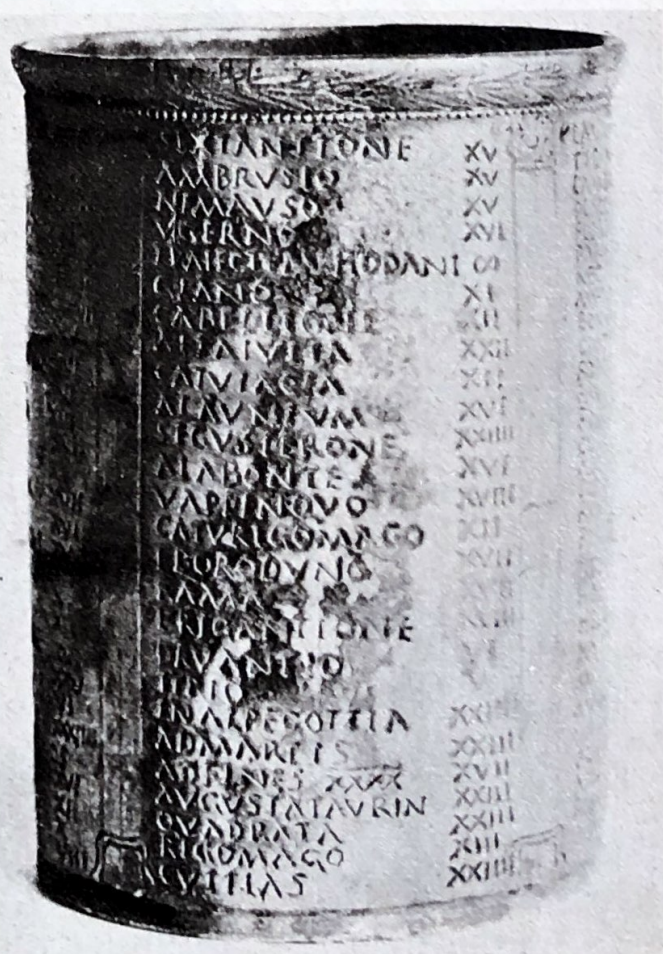
Alla quale non mancava nè il tormento delle dogane, nè il conforto degli alberghi.

RILIEVO CON CARRO, DA VAISON-LA-ROMAINE, IN PROVENZA. *(Avignone, Museo Calvet)*

Un'epigrafe incisa su di una rupe di Monte Croce (Alpi Carniche) ricorda un posto di dogana nell'Illirico, forse presso l'odierna Gemona. Un'altra iscrizione ricorda il capo della dogana di Turicum (l'odierna Zurigo), un certo Elio Urbico, addetto al controllo delle importazioni dalla Gallia.

Quanto alle osterie, oltre ad una tavola lusoria che ci dà questa lista di vivande: « abbiamo per cena pollo, pesce, prosciutto e pavone », si nota un rilievo trovato a Isernia, nel Sannio, in cui è rappresentata una scena fra un avventore e una ostessa. La donna fa il conto sulle dita della mano, davanti ad un uomo vestito da viaggio, e vi è riportato questo curioso dialogo: « Oste, contiamo. – Tu hai un sestiere di vino, un asse di pane e due assi per il companatico. – Bene. – Una *puella*, otto assi. – D'accordo. – Il fieno per il mulo, due assi. – Questo mulo mi rovinerà ».

Dialogo che induce alla solita consolante constatazione che nulla di nuovo esiste sotto il sole. Perchè, come l'antico viaggiatore per i due assi che spende per il mulo, così gran parte dei turisti moderni si preoccupano e protestano per le spese fisse dei mezzi di trasporto e dell'alloggio, senza pensare, invece, che spendono molto di più per condurre, durante il viaggio, una vita più spensierata e divertente della solita.

GUIDO CALZA

ITINERARIO DELLE STAZIONI DI POSTA DA CADICE A ROMA, INCISO SU VASETTI DI ARGENTO TROVATI A VICARELLO, NEI PRESSI DI ROMA.

MELOZZO DA FORLÌ

IL "PITTORE DELL'ESTASI"

NEL QUINTO CENTENARIO DELLA NASCITA

Un cronista forlivese, Leone Cobelli, che si vantò dell'amicizia del grande pittore, ne registrò la morte con queste parole: « *adi 8 de novembre (1494) morì uno illustro peritissimo dipinctori docto in prospectiva, chiamato Milocio de li Ambrosi da Forlivio* ». E poche pagine prima ebbe parole anche di più alta lode intorno all'artista che « *è uno solenne maestro in prospectiva e in ogni altra cosa de dipintura fondato peritissimo; e fe' molte dipintorie al papa Sisto (IV), e certo quelli così dipinti parevano vive; tal vedendo lo illustre conte Gerolimo (Riario) lo volse per suo iscodiero e gentilomo, e davagli una magna provisione, perchè le paria de l'arte e de la prospectiva e pictora el più solenno de la Talia* ».

Il Cobelli alludeva al periodo 1480-88, quando Forlì stette sotto il dominio del conte Girolamo Riario, nipote di Sisto IV e marito di Caterina Sforza. Dipingevano in quel tempo Piero della Francesca e Andrea Mantegna, Sandro Botticelli e Domenico Ghirlandaio, il Francia e il Perugino. Esser considerato allora il più solenne pittore d'Italia è il maggiore riconoscimento del valore dell'artista forlivese.

Si noti però che il cronista non scrisse « il più grande », ma « il più solenne ». Era impossibile definire con altra parola l'austera bellezza delle composizioni del pittore insigne e il superamento dell'arte del suo tempo, per il quale egli è già un cinquecentista in potenza.

Ma da allora quanta incomprensione sulla sua arte e quante vicende ostili distrussero o dispersero le sue opere! Anche il suo nome si prestò, forse a causa della rima, a un increscioso equivoco: Melozzo fu confuso con Benozzo Gozzoli. Nè li distinse uno dall'altro il primo storico dell'arte italiana, che ignorò il nome di Melozzo. Ma poi riparò alla sua dimenticanza nella seconda edizione delle « Vite » e, con singolare disinvoltura, riprese gli altri critici della confusione dei due nomi, quando, umilmente, avrebbe dovuto cominciare dal riprendere sè stesso.

Giovò almeno il tardivo apprezzamento del Vasari a perpetuare il rispetto e la stima attorno al nome di Melozzo? Per nulla affatto. Le poche parole di lode di Luca Pacioli e di Sebastiano Serlio (1540) e quelle più sentite di Francesco Scannelli (1657) vanno disperse nell'indifferenza

PRESUNTO AUTORITRATTO DI MELOZZO DA FORLÌ NELL'AFFRESCO « LA DOMENICA DELLE PALME ». *(Basilica della Santa Casa di Loreto)*

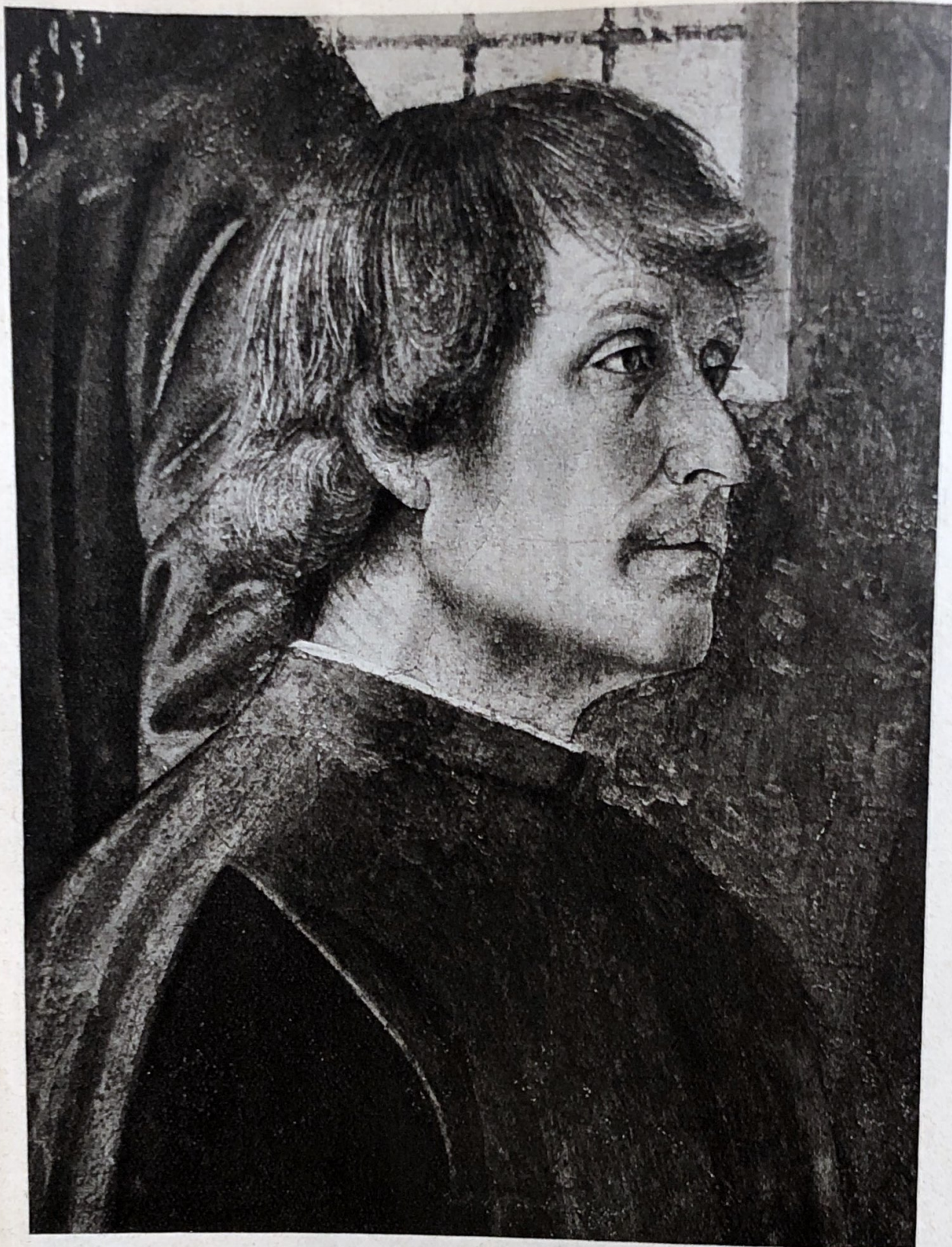
generale. Gli stessi storici forlivesi del Seicento, dovendo di necessità ricordarlo, lo trattano nel seguente modo. Paolo Bonoli (1661) gli regala il prenome di «Marco», parificandolo nell'estimazione a Marco Palmezzano; e Sigismondo Marchesi (1678) si compiace anch'egli dell'aggiunta del nome di Marco, che aduggerà per più di due secoli il ricordo dell'artista.

Non sa sfuggire all'errore nemmeno Giorgio Viviano Marchesi (1726), che però mostra di preferire il nome più caratteristico e quasi più vivo di Melozzo, di cui raccoglie con diligenza le notizie e fra le opere di lui esalta l'ormai famoso *Pestapepe*.

Non si risollevò molto la fortuna di Melozzo nell'Ottocento, finchè nel 1888 Augusto Schmarsow pubblicò una monumentale monografia, in cui per la prima volta l'artista era oggetto di una

INAUGURAZIONE DELLA BIBLIOTECA VATICANA: SISTO IV CONFERISCE ALLO STORICO PLATINA LA PREFETTURA DELLA BIBLIOTECA STESSA. - PARTICOLARE.

(*Roma - Pinacoteca Vaticana*)

INAUGURAZIONE D[illegible] BIBLIOTECA VATIC[illegible] LO STORICO PLA[illegible] INGINOCCHIATO [illegible] NANZI A SISTO I[illegible] PARTICOLARE.

(*Roma - Pinacoteca Vaticana*)

trattazione diretta e storicamente inquadrato nelle vicende del suo tempo avventuroso e tra le figure dei suoi mecenati.

Mentre così, dopo quattro secoli, si dissipava l'ombra dell'oblio che aveva gravato sul nome di Melozzo, la ricorrenza del quarto centenario della morte (1894), che la patria solennizzò decorosamente, fece convergere l'interesse degli studiosi sull'artista romagnolo, e la sua fama si affermò sempre più. I suoi Angeli zazzeruti ed estasiati sono ormai familiari ad ogni Italiano colto e si affermarono clamorosamente quando vennero riprodotti nel fregio decorativo di una sala alla VI Biennale di Belle Arti a Venezia. La costituzione di una Sala melozziana nella nuova Pinacoteca Vaticana ha consacrato definitivamente la gloria del pittore.

Certamente il fervore degli studi melozziani sarebbe maggiore se possedessimo un ragguardevole numero di opere dell'artista. Invece un destino avverso si è accanito contro di esse. Delle molte che Melozzo eseguì in Roma, alcune andarono distrutte poco dopo la sua morte e altre in seguito, a causa della febbre di rinnovamento che invase l'Urbe al principio del Cinquecento. Dei lavori che si sa per certo aver egli eseguiti nel Palazzo degli Anziani in Ancona nel 1493 non rimane altro che il ricordo documentario. Nella stessa sua patria, a Forlì, una cupola da lui dipinta nella chiesa dei Cappuccini venne distrutta nel 1651.

La sua più grandiosa composizione, l'abside famosa dei Santi Apostoli, andò perduta nel rinnovamento della chiesa, intrapreso nel 1711. Del

INAUGURAZIONE DELLA BIBLIOTECA VATICANA: SISTO IV E RAFFAELLO SANSONI, PROTONOTARIO APOSTOLICO. – PARTICOLARE.

(Roma - Pinacoteca Vaticana)

possente affresco, che rappresentava l'*Ascensione di Cristo*, si salvarono i quattordici notissimi frammenti degli Angeli e degli Apostoli, ora nella Pinacoteca Vaticana, e il frammento centrale *Cristo che ascende trionfante*, ora sul ripiano dello scalone del Quirinale.

Le ricerche e gli studi hanno giovato alla conoscenza dell'uomo e della sua opera? Non molto. La sua famiglia, quella degli Ambrogi, risalente almeno al Duecento, è prettamente popolana, con qualche ramificazione campagnola.

La sua data di nascita (8 giugno 1438) si desume dall'epigrafe che era sulla sua tomba e che lo diceva morto di anni 56 e mesi 5, e dalla data certa di morte (8 novembre 1494), registrata dal cronista forlinese Leone Cobelli.

Rimase abbastanza presto orfano del padre, Giuliano, mentre la madre, Iacoba di Francesco detto della Benedetta, visse fino al 1487. Ebbe una sorella, Margherita, e un fratello, Francesco, che esercitò l'oreficeria; abbiamo anzi qualche indizio per credere che Melozzo si iniziasse con lui nell'arte dell'orafo; ma presto l'abbandonò per darsi alla pittura.

Gli storici locali gli assegnarono per maestro Baldassare Carrari il Vecchio, oscuro pittore che pare da escludere innanzi tutto per ragioni cronologiche; poi si è pensato ad Ansuino da Forlì, energico frescante nella cappella Ovetari agli Eremitani di Padova; più tardi prevalse l'opinione che il più efficace dei suoi maestri sia stato Pier della Francesca; ed oggi finalmente alcuni critici inclinano a dargli per maestro il burbero Man-

INAUGURAZIONE DELLA BIBLIOTECA VATICANA: GIOVANNI DELLA ROVERE E GIROLAMO RIARIO. (*Roma - Pinacoteca Vaticana*)

tegna, di soli sette anni maggiore di lui. Del resto, questa incertezza sulla sua educazione artistica è la miglior lode che si possa fare alla sua originalità.

Non si può precisare quando Melozzo lasciasse per la pima volta la sua città. Si è pensato al 1460, e in realtà certe vendite di beni immobili fatte dalla madre il 12 aprile 1460, il 2 dicembre 1461 e il 14 dicembre 1464 rappresentano probabilmente altrettanti sacrifici accettati per far fronte alle spese di viaggi e di lontani soggiorni del figlio. Infatti, nell'ultimo dei tre documenti ricordati e in un altro del 6 marzo 1465 si parla esplicitamente di una somma di 25 ducati d'oro veneti passati da donna Iacoba a Melozzo.

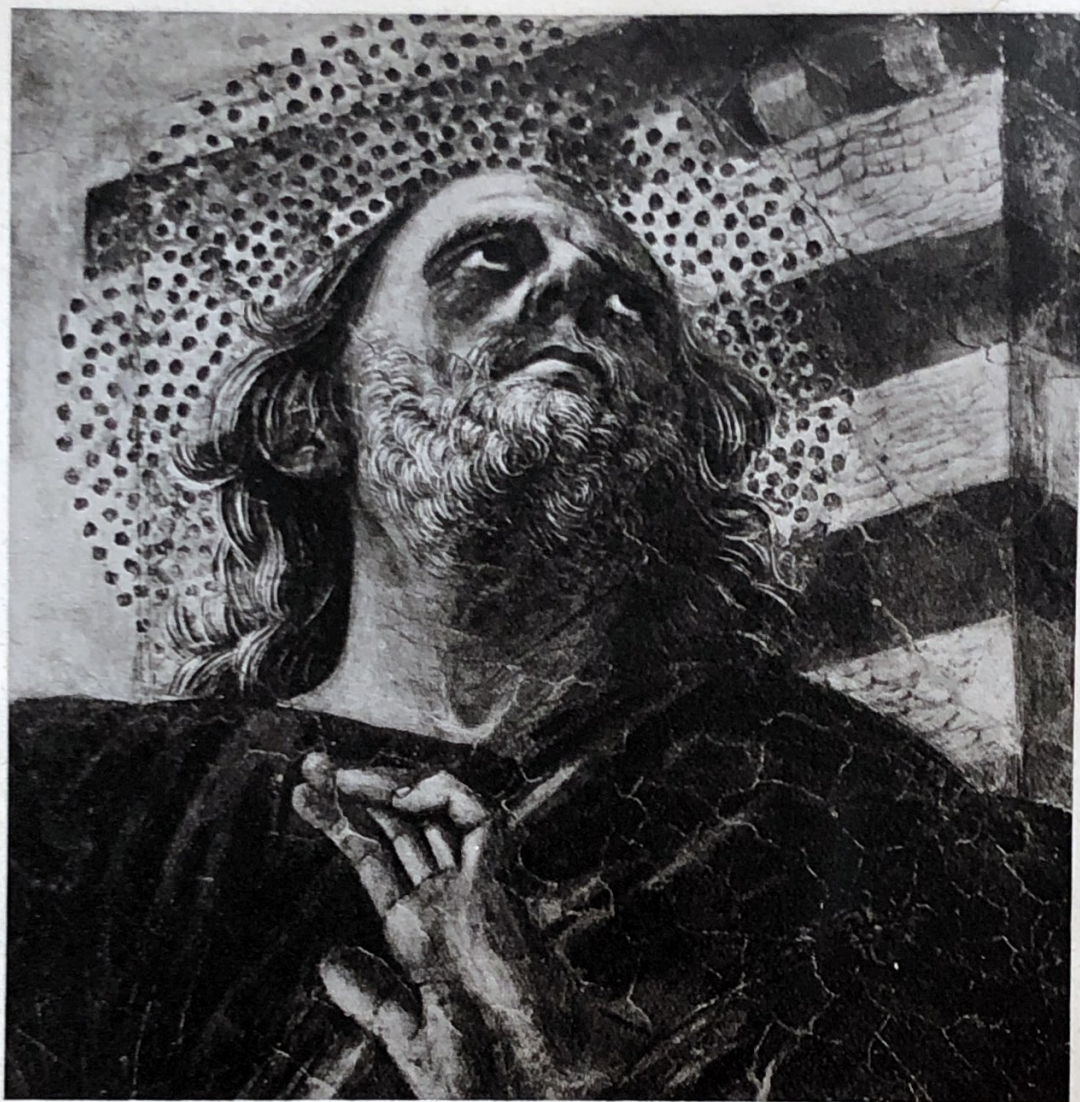
Da quest'anno fino al 1484 pare certo che il pittore vivesse lontano da Forlì. In questo ventennio bisogna collocare la sua dimora a Urbino, a Roma, a Loreto. Nel 1484 l'artista (si ricordi che il suo grande mecenate, Sisto IV, morì il 12 agosto di quell'anno) ritorna, come ci narra l'amico Cobelli, in patria per « visitare la sua brigata », parola che probabilmente va riferita alla brigata degli amici e degli estimatori.

Le condizioni di Forlì negli ultimi venti anni erano notevolmente cambiate. La città, non più sotto la signoria delle « branche verdi », ma sotto il dominio del nipote del defunto pontefice, di Girolamo Riario, che creò Melozzo suo scudiero e gentiluomo. Gentiluomo, anzi nobiluomo, egli era già per la nobiltà della sua arte; quanto al titolo di scudiero, poteva essere apprezzato perchè vi andava unita una « magna provisione ».

È probabile che il pittore si sia trattenuto in patria fino alla tragica scomparsa del suo protettore (14 aprile 1488), vittima della congiura degli Orsi. Spento il Riario e troppo occupata la vedova, Caterina Sforza, a restaurare e rafforzare il dominio sulla città, quindi non propensa per allora al mecenatismo delle belle arti, Melozzo ritornò a Roma.

Triste e oscuro ritorno nell'Urbe, ove regnava da quattro anni Innocenzo VIII ed erano tramontati i bei giorni del fervoroso favore di papa Sisto IV per l'arte.

Nel campo della pittura altri erano subentrati: il Pintoricchio, il Perugino, il Mantegna, Filippino Lippi. Melozzo dovette stentare a trovar lavoro, tantochè fu costretto a incaricare un suo procuratore di vendere in Forlì quattro suoi poderi. Nel 1490 o 1491 si può ritenere che facesse di nuovo ritorno in patria. Nel 1493 fu occupato a decorare una sala del Palazzo degli Anziani in Ancona. Appena compiuto il lavoro, se ne partì il 20 maggio, « *discessurus Forlivium* ». Fu l'ultimo ritorno. Dà a mezzadria due suoi terreni, forse

LA VERGINE ANNUNZIATA (PARTICOLARE). *(Firenze - R. Galleria degli Uffizi)*

TESTA DI UN APOSTOLO.

(*Roma - Pinacoteca Vaticana*)

ultimo residuo della sua modesta fortuna; ed è costretto a chiedere a un amico un prestito di quattro fiorini. Intanto, attende alla decorazione della cappella nella chiesa di San Girolamo; lo assiste l'allievo Marco Palmezzano. L'8 novembre 1494 – ha poco più di 56 anni – il *pictor papalis* di Sisto IV, l'amico del Signore di Forlì, muore quasi povero.

Ma attorno al suo feretro è il rimpianto sincero degli amici, fra gli altri dell'architetto Pace del Bombace, dello scolaro prediletto Marco Palmezzano, di Leone Cobelli, che lo celebra in parole non periture. Viene sepolto nella vetusta chiesa della Santissima Trinità. Una breve iscrizione sul suo sepolcro ne sintetizza la lode in due parole: « pittore esimio ». Sopra l'epigrafe, lo stemma: un leone, e in alto il sole. Non era possibile pensare un più bel simbolo della sua arte: la luce dell'ideale sopra la forza.

Se un poco faticata è la ricostruzione della biografia del pittore, assai più irta di difficoltà è la ricostruzione della sua attività artistica.

Esiste tuttavia un gruppo di autentiche opere melozziane, sulle quali il consenso è quasi unanime. C'imbattiamo innanzi tutto in una copia della Madonna detta di San Luca, eseguita per la romana chiesa di Santa Maria del Popolo e che, per varî indizi, sembra essere del 1460, ciò che confermerebbe la presenza di Melozzo in Roma fin da quell'anno, presenza che alcuni critici vogliono ritardare invece di circa tre lustri.

Sopra il sepolcro di Juan Diego de Coca, vescovo di Calahorra, in Santa Maria sopra Minerva, Melozzo dipinse un affresco di ampiezza monumentale. Sopra il sarcofago del presule sta Cristo, giudice imperioso e imperialmente paludato, che benedice don Juan inginocchiato, implorante la misericordia divina, mentre ai lati si librano due Angeli, dando fiato alle trombe con tale impeto che par vogliano destare tutti gli echi dell'universo.

Inno alla vita e alla gioia è l'*Ascensione di Cristo*, che pare rompa la vòlta del cielo fra il tripudio e il turbinio degli Angioletti e le grandi figure degli Angeli musicanti e osannanti all'Eterno. Le loro teste sfavillano d'oro; nell'aria par di udire il fremito delle ali e le vibrazioni sonore dei liuti, della viola, del cembalo, del triangolo, del tamburo. Da terra gli Apostoli seguono, con gli occhi rapiti, l'ascendere al cielo del divino Maestro.

Più aderente alla realtà, un vero quadro storico, è l'*Inaugurazione della Biblioteca Vaticana*, con

TESTA DI UN APOSTOLO.

(*Roma - Pinacoteca Vaticana*)

Sisto IV che conferisce al Platina la prefettura della Biblioteca stessa, riordinata per sua volontà. In un'aula di possenti forme Rinascimento, retta da pilastri decorati con rami di quercia, a ricordo della famiglia Della Rovere da cui è uscito il pontefice, stanno raccolti sei personaggi. Primo il papa stesso, seduto sul faldistorio, serrate le labbra. Inginocchiato davanti a lui, il Platina, coi piccoli occhi affaticati dallo studio, sta per ricevere il decreto di nomina, che il ferreo pontefice stringe ancora nella sinistra. In secondo piano e in piedi si succedono da destra a sinistra altri quattro personaggi, tutti nipoti del papa. Il primo è Raffaello Sansoni, protonotario apostolico. Segue, dominatore della scena, il cardinale Giuliano Della Rovere, dalla testa volitiva, colui che fra 26 anni siederà sul trono di Pietro col nome di Giulio II. Su di lui si affissano indagatori e quasi presaghi gli occhi dello zio.

Terzo, Girolamo Riario, il futuro signore di Forlì. Le labbra sigillate e lo sguardo sfuggente rivelano la subdola anima dell'organizzatore della congiura dei Pazzi. Quarto, Giovanni, fratello di Giuliano e prefetto di Roma.

Sono in tutto sei ritratti, tra i più incisivi, documentari e penetranti dell'arte italiana; sei ritratti di altrettanti personaggi che ebbero parte notevole, e alcuni di essi, come il Della Rovere e il Riario, decisiva, nella storia di quei tempi.

Altra opera indubbia dell'arte melozziana è il ricordato *Pestapepe*, l'unico autentico lavoro tutto di sua mano che conservi la patria dell'artista.

Viene poi il gruppo delle opere nelle quali solo parzialmente si ammette l'intervento di Melozzo. La più interessante fra esse è la nota cupoletta dell'antico Tesoro nel Santuario di Loreto, commessagli da un altro nipote del papa, il cardinale Girolamo Basso.

Nella vòlta, che l'affresco simula divisa in otto spicchi, si succedono dal centro una ghirlanda di quercia, un giro di testine alate di Cherubini, otto Angeli librati in aria che tengono i simboli della Passione, otto Profeti seduti che in ansate tabelle mostrano vaticinî relativi ognuno allo strumento del martirio recato dall'Angelo sovrapposto. Delle otto pareti dell'ambiente una sola è stata dipinta con la rappresentazione dell'*Ingresso in Gerusalemme*.

Ciò che vi è di più incerto nella storia di quest'opera è la data della sua esecuzione. Qualche critico la fa risalire al 1493, qualche altro la fa retrocedere al 1478, ricordando che appunto l'anno avanti il committente venne creato cardinale dallo zio.

UN ANGELO.

(*Sagrestia del cor*
della Basilica dell
Santa Casa di Loreto)

La datazione dell'affresco costituisce un elemento essenziale per la sua assegnazione. Che la composizione e i cartoni siano di Melozzo tutti convengono, ma quanto all'esecuzione i più l'attribuiscono a Marco Palmezzano. Tuttavia, se l'opera – vasta, importante e d'impegno – è del 1478, non par possibile che sia stata affidata a un artista forse appena ventenne. Se mai, si può pensare a Giovanni Del Sega, anch'egli forlivese, e che fu aiuto di Melozzo in quegli anni.

Segue l'altra cupoletta, anch'essa ormai famosa, della chiesa di San Girolamo (volgarmente di San Biagio) a Forlì e che è una traduzione semplificata di quella lauretana; non divisa, cioè, a spicchi ottagonali, ma a cassettoni esagonali, con la stessa ghirlanda di quercia, il medesimo giro di Cherubini e gli stessi otto Profeti seduti sulla cornice. Le meraviglie della prospettiva perfetta, l'ampiezza dei panneggiamenti, la maestà e varietà delle figure persuadono a un chiaro giudizio anche su quest'opera: la concezione e i cartoni sono di Melozzo; quanto all'esecuzione, essa è solo in parte, o non e affatto, di lui, morto in quel tempo, ma dell'allievo Marco Palmezzano.

Consideriamo ora un terzo gruppo di opere, quelle che solo da una maggioranza dei critici vengono assegnate a Melozzo. Nella Galleria degli Uffizi sono due tavolette-sportelli, dipinte sulle due facce; nell'una con l'*Annunciazione*, nell'altra, mutilata, con due mezze figure di Santi. La grandiosità dei panneggiamenti di questi, la grazia di Gabriele e il fatto che le tavolette provengono da Forlì rendono probabilissima l'attribuzione melozziana.

Nella Galleria Nazionale delle Marche, in Urbino, è conservato un *Cristo benedicente*, come

UN ANGELO.

(*Sagrestia del coro della Basilica della Santa Casa di Loreto*)

pure nella ex raccolta Gualino era un *Redentore*, di analoghe forme; l'uno e l'altro considerati dai più come melozziani. Sono due opere da assegnarsi, in ogni caso, alla gioventù del maestro e che rivelano, nella frontalità delle figure e nell'apparire come sbalzate da un metallo, la pratica di Melozzo nell'arte dell'oreficeria.

Dei primi anni della sua attività è anche una deliziosa *Madonna col Bambino*, già in Casa Benson a Londra. Così pure a quella che si può chiamare la sua prima maniera sono da assegnare il *San Marco papa* e il *San Marco evangelista* nella chiesa omonima di Roma. Con queste due ultime opere si allinea un terzo dipinto, pure eseguito in Roma per la chiesa di Santa Maria della Pace, ove faceva parte di un polittico, il *San Fabiano papa*, che si trova attualmente a Cambridge, negli Stati Uniti d'America.

Più discussi gli affreschi della chiesa di San Giovanni a Tivoli, già preconizzati di Melozzo anche prima dei recenti studi del prof. Vincenzo Pacifici. In quel ciclo si esprime certamente la « grandezza melozziana » e, anche a non voler tener conto della pretesa discussa firma a datazione del 1475, bisogna riconoscere che tutti i dati esterni dell'opera concorrono a farla ritenere commessa press'a poco in quel tempo all'artista da Sisto IV, che in quel periodo dimorò spesso e a lungo nella Rocca tiburtina, fatta erigere da Pio II (1461).

Se, dunque, fin da allora Melozzo era il « *pictor papalis* », il pittore ufficiale del pontefice ligure, egli doveva aver già dimostrata la propria perizia in antecedenti opere romane, fino a questa tiburtina, che rappresenta la sua prima grande affermazione, l'ascesa verso le sue maggiori conqui-

UN ANGELO MUSICANTE.

(*Roma - Pinacoteca Vaticana*)

ste, rappresentate dalla decorazione della cupoletta lauretana, verosimilmente, come vedemmo, nel 1478, e l'*Ascensione dei Santi Apostoli*, di data molto incerta, ma forse del 1481.

Abbiamo così, con qualche difficoltà e non senza incertezze, delineata a un dipresso la vita artistica di Melozzo in Roma, dal 1460 – o forse prima – fino alla morte del suo protettore. Questo quarto di secolo di vita romana era stato frequentemente interrotto da soggiorni a Forlì, a Tivoli, a Loreto, a Urbino. La dimora in quest'ultima città rappresenta il lato più oscuro della vita e dell'arte del pittore forlivese. Che egli dovesse recarvisi per tempo e soggiornarvi è indubbio, altrimenti non si spiegherebbero nè l'amicizia che ebbe per lui Giovanni Santi, nè l'influenza che egli esercitò sugli artisti che lavorarono in quella gloriosa Corte del Rinascimento.

Curioso il destino di Melozzo in Urbino. Vi fu un tempo in cui la sua operosità urbinate appariva allargata inverosimilmente; poi successe la reazione. A dare ascolto ai critici odierni, i più rigidi, Melozzo ha salito il bino colle urbinate e vi ha dimorato soltanto come turista. Anche le famose tavole delle Arti Liberali, già ornamento della Biblioteca di Federico da Montefeltro e che, per gli ammiratori dell'opera del pittore forlivese, testimoniavano il suo appassionato fervore umanistico, furono riconosciute non sue e attribuite a Giusto di Gand o a Pietro Berrugnete, con tale sicurezza da scoraggiare chi oggi volesse riaffermare il proprio dissenso e, pur non disconoscendo quanto v'ha di esotico in quelle pitture, pensare a una possibile e non illogica collaborazione.

Nei non meno famosi ritratti degli uomini illustri, che decoravano l'elegantissimo studio della

UN ANGELO MUSICANTE.

(*Roma - Pinacoteca Vaticana*)

reggia urbinate, si vedeva un tempo l'opera di più mani, fra cui quelle di Melozzo; ma oggi non più. E il ritratto del duca Federico e del figlio Guidobaldo, che pareva opera indubbia del forlivese, si assegna ora a Giusto di Gand. Rimane il fine ritrattino in profilo di Guidobaldo, all'incirca decenne, che qualche autorevole critico attribuisce tuttora al maestro romagnolo.

Altre opere, di lontana o di recente assegnazione a Melozzo, trovano oggi sempre più rari e convinti sostenitori. Una tra di esse è lo stendardo conservato ora nella Pinacoteca di Faenza, ivi desiderato e voluto di Melozzo, e che tuttavia, all'infuori del suo nome, non ha ancora un'attribuzione persuasiva.

Una seconda opera reietta nel limbo della critica è l'*Annunciazione* del Pantheon, di cui sempre più si vuole far merito ad Antoniazzo Romano, nonostante vi si notino parti di grande bellezza, come la testa di Gabriele. Il *San Sebastiano tra due devoti*, oggi a Palazzo Venezia, dopo un periodo di calorosa attribuzione al pittore forlivese è ormai considerato anch'esso tra i lavori del pittore romano, e ciò, giova ripetere, non ostante la bellezza della testa del Santo martire. Infine, sarebbero da aggiungere l'*Annunciazione* della Pinacoteca di Forlì, nella quale è da riconoscere la mano del Maestro, almeno nel cartone, e l'*Annunciazione* della raccolta Gardner.

Come si vede, la critica dell'ultimo mezzo secolo si è molto esercitata sull'attraente argomento di Melozzo e della sua opera; ma specialmente intorno a quest'ultima persiste un largo alone di penombra, che soltanto ulteriori ricerche documentarie e un più acuto esame stilistico potranno dissipare.

LA DOMENICA DELLE PALME. *(Sagrestia del coro della Basilica della Santa Casa di Loreto)*

LA DOMENICA DELLE PALME.

(Sagrestia del coro della Basilica della Santa Casa di L

STUDIO PER UNA FIGURA DI CRISTO.

(*Londra - British Museum*)

Che cosa rappresenta Melozzo nell'arte italiana del suo tempo? Nel campo della tecnica egli è la somma, anzi il superamento delle esperienze del Quattrocento, con la creazione della prospettiva aerea, del « sotto in su ».

Il Pollaiolo, quando attorno al bronzeo sepolcro da lui eseguito per Sisto IV fece assidere tra le Arti sorelle anche la Prospettiva, pensò forse al contributo che alla maggiore conoscenza di questa aveva portato il pittore ufficiale del pontefice ligure. E fu onore meritato.

Nel campo creativo Melozzo fu giustamente definito « il pittore dell'estasi », pur essendo il pittore della più assoluta, voluta e cercata verità.

Egli parte dal verismo più schietto, reso con sincerità fervida, dai ritratti incisivi dell'affresco del Platina, dalle potenti teste degli Apostoli dell'*Ascensione*, incise e profondamente caratterizzate, da quei rudi popolani dalle mani corte e ossute di forti lavoratori, nei quali la fiamma della fede accende ed esalta la vita del sentimento, dal *Pestapepe* nel quale par di udire l'ansito della fatica, per giungere all'altro polo dell'arte, a visioni di bellezza ultraterrena, ai « cavalieri del Cielo », agli spiriti alati viventi di eterna giovinezza.

Melozzo armonizzò così, nella propria opera, verismo e idealismo, i due termini antitetici che sono spesso travaglio e lotta spirituale dell'artista. Egli concluse la pittura del Quattrocento e aprì le porte al secolo seguente. Mosse da Piero Della Francesca e si riallacciò idealmente al Correggio, che era fanciullo quando il grande pittore romagnolo spariva.

CARLO GRIGIONI

IL FONDO DELLA CAVITÀ CRATERICA DELL'ISOLA DI NISIRO CON LE MANIFESTAZIONI VULCANICHE SECONDARIE. *(Fot. Migliore*

LE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO

NISIRO

Quando il piroscafo che porta da Rodi a Smirne giunge nelle vicinanze della Penisola di Cnido (costa anatolica) e già si profila all'orizzonte Coo con la lunga dorsale del Monte Dicheo, appare verso occidente un'isola dalle forme regolari, dal profilo di cono tronco, dai fianchi scoscesi e ripidi e dalle coste poco articolate, che anche l'occhio non esercitato riconosce come tipicamente vulcanica. È Nisiro, raramente visitata dal turista, perchè, priva com'è d'insenature, sotto l'aspetto nautico risulta la più impraticabile dell'Egeo, mentre invece, tra tutte le isole del nostro possedimento, è quella che meglio conserva la morfologia vulcanica e tuttora sede di manifestazioni vulcaniche di notevole interesse scientifico.

L'accesso è, invero, alquanto difficile, spec[illegible] se il mare è un poco mosso (ed è assai raro ch[illegible] non lo sia). Nelle acque di Mandracchio, unic[illegible] punto della costa dove i fondali permettono d[illegible] gettare le ancore, i piroscafi, stando alle mac[illegible] chine, attendono le grosse barche a remi adibi[illegible] al traffico con la terra, le quali approdano, no[illegible] sempre senza far acqua, proprio di fronte al[illegible] nuova sede della nostra Delegazione, dove è u[illegible] moletto lungo una novantina di metri, legger[illegible]

LAVE FRESCHE PRESSO NICHIÀ. (Arch. fot. C. T. I.)

UNA VIUZZA DI MANDRACCHIO. (Fot. Migliorini)

UNA STALLA DI CAMPAGNA. (Fot. Migliorini)

RESTI DI UN MULINO A VENTO PRESSO S. IRENE. (Fot. Migliorini)

COLTURE TERRAZZATE NEL CRATERE INTERNO. (Fot. Migliorini)

mente curvilineo, che offre ai piccoli velieri un discreto riparo da tutti i venti, eccettuati quelli di NE.

L'antichissima formazione del vulcano.

La fertilità del suolo dovette attrarre l'uomo nell'isola in epoca abbastanza remota per assistere alle ultime eruzioni accompagnate da terremoti, che diedero l'aspetto attuale a questa giovane contrada della Terra. La leggenda, riferita nel *De Diis* di Apollodoro e riassunta anche da Strabone, che Nettuno, staccato col tridente un pezzo dell'isola di Coo, l'avesse scagliato contro Polibote, inabissando il gigante ribelle, che ancora s'agita e scuote l'isola, rispecchia certamente il ricordo di antiche eruzioni accompagnate da terremoti violentissimi, ai quali le prime popolazioni dovettero forse soccombere. La tradizione vuole, infatti, che i primi abitanti siano stati Carii, provenienti dall'Asia Minore, ai quali successero i Greci condotti da Tessalo, figlio di Ercole, alla loro volta annientati da una violenta eruzione, finchè l'isola fu di nuovo ripopolata da una colonia venuta da Rodi. Che in parte almeno questa tradizione rispecchi la verità risulta anche da un ritrovamento archeologico di alcuni anni or sono nella vicina Coo. Presso Cefalo, là dove l'isola assume una forma uncinata, è stato scoperto un centro abitato, che risale ad oltre un millennio prima di Cristo ed è ricoperto da tufi pomicei simili a quelli che si trovano a Nisiro. Poichè non si ha notizia che il vulcano sia stato successivamente attivo, è probabile che le sue ultime manifestazioni si siano concluse con una violenta fase esplosiva, che lanciò in aria una quantità enorme di ceneri, pomici, bombe, lapilli, accumulatasi in un potente rivestimento di tufi. Chiuse le fasi esplosive ed effusive, continua in-

vece una fase solfatariana. L'apparato vulcanico è tuttora benissimo conservato e mostra nella parte mediana, pressochè intatta, salvo un grande squarcio verso Sud, la cavità craterica di forma subelittica, il cui orlo raggiunge nel Monte Profeta Elia l'altitudine di 698 metri. Il cratere attuale ha un diametro massimo di chilometri 3,5 e minimo di 1,5 e presenta verso l'interno pendii piuttosto ripidi (30°-35°).

Prima di assumere, sullo scorcio del Quaternario, l'aspetto attuale, il vulcano passò attraverso varie fasi, essendo state le prime eruzioni sottomarine e il rilievo essendo cominciato ad emergere solo più tardi. Il vulcano poggia su una piattaforma sommersa, che si inabissa profondamente, ragione per cui ne vediamo soltanto la parte più elevata, che consta di rocce vulcaniche di età e di aspetto diverso. Quelle più vetuste, che affiorano soltanto nella parte settentrionale, sono lave compatte di color grigio scuro, mentre lave grigie e giallognole formano gran parte della cerchia esterna, e tufi grossolani oppure a grana fine ammantano fino a 350 metri i fianchi della montagna. L'eruzione più recente ha dato luogo, infine, alla formazione di lave grigio-scure (trachidaciti), che costituiscono la parte più elevata dell'isola (come il M. Profeta Elia, specie di cupola lavica, che ha in parte alterato l'aspetto del vecchio cratere), riempiono una parte della cavità e scendono verso il mare.

I fenomeni secondari.

Ma l'attività delle forze naturali non è ancora del tutto cessata, ed oltre ai frequenti terremoti, ai quali gli abitanti, secondo la testimonianza di Cristoforo Buondelmonti, si sono pressochè abituati (1), esistono nell'interno

(1) Et quia cava, ut praesumitur, haec insula habetur, saepe saepius tot et tanta terremota ubi-

LANGADI, UNO DEI QUARTIERI DI MANDRACCHIO. *(Fot. Migliorini)*

PORTA D'UNA STALLA COSTRUITA SENZA CALCE, CON PIETRE SOVRAPPOSTE. *(Fot. Migliorini)*

IL CRATERE D'ESPLOSIONE IN CUI CRESCONO NUMEROSI ALBERI DA FRUTTO. (*Arch. fot. C. T. I.*)

del cratere fenomeni di emanazione ed all'esterno si manifestano emissioni di acque termali, che sono anche sfruttate a scopo curativo. Poco si sa delle fasi passate, data la mancanza di testimonianze attendibili, ma par certo che per lungo tempo le manifestazioni hanno consistito soltanto in emissione d'acqua calda e di vapore; lascia, quindi, molto perplessi l'affermazione del Buondelmonti, secondo la quale ai tempi suoi (prima metà del secolo XV) dal monte più elevato sarebbero state visibili delle fiamme.

Una prima volta le manifestazioni si accentuarono attorno al 1870, ed in particolare nel giugno e settembre 1873, ed una seconda volta nel biennio 1887-88, con eruzioni fangose ed emissione di vapore salato a 100°, di qualche fiamma di color rosso e giallo e di ceneri biancastre.

Questi fenomeni si manifestarono presso la parte meridionale dell'atrio craterico, a 100-180 metri sul mare, proprio sotto il paese di Nichià.

que regnant, quod forenses, ob hoc perterriti, locum, cito maledicentes, derelinquunt, et procul accedere gaudent. Colentes vero tale sterminium pro nihilo reputant, et in eo non advertere curant». (*Liber Insularum Archipelagi*, ed. 1826).

(E poichè, come si presume, quest'isola è cava, spessissimo vi dominano ovunque tanti terremoti e così disastrosi, che i forestieri, atterriti, abbandonano subito il luogo, maledicendolo, e si affrettano ad andarsene lontano. Gli abitanti, invece, non dànno importanza a tali disastri e non si curano di allontanarsi dal luogo durante il terremoto». *Libro delle Isole dell'Arcipelago*, ediz. 1826).

Ai crateri secondarî sono stati attribuiti i nomi di Stefano, Flegeto, Polibote, Alessandro. Il cratere Stefano, che ha tutti i caratteri d'un esplosivo, simile ai *Maare* della Germania, ha forma ovale, con un diametro massimo di 350 metri e la profondità di 20. Il fondo è coperto di fango biancastro e gialliccio, che ribolle a causa delle fumarole. Le notevoli differenze stagionali nell'aspetto del fondo, ora ricoperto d'acqua ed ora all'asciutto, sembrano in rapporto con la irregolare distribuzione della piovosità (estate siccitosa ed inverno con piogge abbondanti).

In stretta relazione con i fenomeni vulcanici sgorgano presso la costa settentrionale alcune sorgenti termali, che erano utilizzate a scopo terapeutico fin dall'antichità e sono note in tutto l'Oriente, tanto che nei mesi estivi (da maggio a settembre) attraggono molte persone dalla Grecia, dalla Turchia e dall'Egitto, che vengono ad occupare i due grandi stabilimenti appositamente costruiti, dei quali uno si trova a Palo e l'altro a Scopi, presso Mandracchio. In passato i bagni si facevano nelle grotte naturali; ma poi, nel 1869, un possidente di Nisiro, Nicola Apostolitis, costruì per suo uso personale, prima a Pirià, vicino all'antica Argo (dove pure si nota emissione di acqua termale), una piccola casa, e poi l'anno successivo un fabbricato con tre vasche a Scopi. La costruzione fu ampliata una prima volta nel 1884 ed una seconda nel 1894. Una dozzina d'anni

IL CRATERE DI ESPLOSIONE «STEFANO» ED I CRATERI MINORI, VISTI DAL SENTIERO DI NICHIÀ. *(Arch. fot. C. T. I.)*

dopo venne costruito, accanto al vecchio, un nuovo stabilimento comunale più grande e più ricco, con bagni e camerini all'europea, mercè il denaro mandato in gran parte dagli emigranti.

Il nuovo stabilimento (80 stanze) è stato inaugurato verso il 1910. Le acque sgorgano dai tufi e dai conglomerati costieri a 50°-55°, con portata di 20 mila litri all'ora; esse sono ricche di cloruro di potassio, di cloruro di sodio e di cloruro di calcio. Nel 1889 vennero pure ritrovate, presso il villaggio di Palo, le vecchie terme di Ippocrate (con sale e corridoi in parte sotto il livello del mare, forse a causa dell'assestamento dei tufi); e le sorgenti che sgorgano in una cavità artificiale a 45°-50°, con una portata di 4-5000 litri all'ora, hanno pure dato luogo alla costruzione d'un grande stabilimento (Albergo Pantelides, con 100 stanze).

L'arboricoltura.

Come si è accennato, il cratere interno ha pendii piuttosto inclinati; ma con l'aiuto di ripiani terrazzati, là dove non era possibile che il terreno restasse in posto durante i violenti acquazzoni invernali, è stato trasformato in una verde distesa coltivata ad alberi, che dànno prodotti molto pregiati. Già il Buondelmonti, che ha condensato in poche righe le conoscenze che di Nisiro si avevano alla fine del Medioevo, ricordava: « *Est enim hic tanta foecunditas ficuum quod in anno naves onerantur*

LA CHIESETTA DI CATOLICHÌ A MANDRACCHIO. *(Fot. Migliorini*

VEDUTA D'ASSIEME DI MANDRACCHIO DAL PALEOCASTRO. (Fot. Migliorini)

VEDUTA DI PALO, CENTRO DI FORMAZIONE RECENTISSIMA. (Fot. Migliorini)

parvae » (1). Ma ai fichi son poi da aggiungere gli olivi, i mandorli (le mandorle di Nisiro erano un tempo note in tutto l'Oriente), le vallonee (queste specialmente nel versante orientale), i meli, gli albicocchi, l'albero del mastice (*Pistacia lentiscus*) e soprattutto la vite, che occupa una ventina di ettari di terreno e dà un prodotto di pregio, per due terzi consumato fresco.

La mancanza di sorgenti, che non siano termali, e la distribuzione tipicamente mediterranea delle piogge, del tutto mancanti nei mesi estivi, ren-dono invece piuttosto al[...]torie le altre colture, tra [...] quali l'orzo ha netta pre[...]lenza sul frumento. Num[...]rose aie (in greco *aloni*), [...] forma circolare, cinte all'[...]torno da pietre, si trova[...] sparse per tutta l'isola, [...] ha pure, nei punti più fa[...]revoli, un certo numero [...] mulini a vento. La vita a[...]male è ricca di forme e s[...]cialmente le farfalle sono m[...]to numerose, in partico[...] modo la *Callimorpha qua[...] punctaria*, dalle ali verdi-[...]se, con macchie bianco-ne[...]

Allevamento del bestia[...] ed altre attività de[...] abitanti.

La scarsa estensione di [...]siro, che occupa appena [...] quarantina di chilometri q[...]drati, la mancanza di pra[...] di pascoli e l'inesistenza [...] pianure costiere limitano [...]sai la pastorizia, che conta [...]tanto un certo numero di [...]prini e suini. Esistono, sp[...] per l'isola, stalle molto [...]mitive, costruite di blo[...] massicci di trachite se[...] calce, col tetto piatto [...]retto da due ampî volt[...] ma esse servono solta[...] temporaneamente da rip[...] ai greggi, più spesso co[...] il caldo eccessivo che co[...] la pioggia, mentre il pas[...] fa ritorno ogni sera al vil[...]gio. Spesso comprendono [...]che un piccolo cortile, mu[...] di un albio, il tutto rinch[...] da un muretto a secco. [...]picoltura è esercitata da [...] trentina di contadini, con [...] arnie razionali e 500 a[...]villiche, formate da tron[...] d'albero cavi. Anche la [...]sca, data la profondità dei fondali, è medio[...]mente redditizia. Quanto a industrie, si può [...] ricordare un paio di concerie e qualche frant[...]

Grande è, invece, l'aiuto che l'isola ritrae d[...] rimesse degli emigranti. Oltre a una popolazi[...] presente di circa 3.300 ab., tutti greci ortodo[...] occorre, infatti, assegnare a Nisiro un migliaio [...] persone emigrate all'estero e in particolar m[...] negli Stati Uniti d'America, dove esercitano [...] professione di camerieri e di servitore. Un grup[...] di abitanti di Nichià risiede a Costantinop[...] Stretti tra loro da vincoli di parentela e d'amici[...] contribuiscono a mantenere le scuole element[...] e una volta ritornati in patria, procurano di [...]

(1) Qui è tanta la fecondità del fico, che ogni anno si caricano piccole navi de' suoi frutti.

gliorare l'aspetto del paese, come si può facilmente desumere dall'esistenza di numerose case a due piani, con scale interne e poggiuoli, decorose e pulite.

In passato, un' industria redditizia era quella dello zolfo, prodotto dalle sublimazioni dovute alla fase solfatariana e raccolto presso i crateri secondarî. Lo sfruttamento, che si era effettuato regolarmente fino al 1871, venne ripreso da parte d'una Società italiana (Ralli) nel 1873, e specie negli anni 1879-84 aveva dato discreti profitti, ma poi la Società dovette sospendere la sua attività. Altri tentativi di sfruttamento vennero fatti nel 1892 e nel 1894 ed anche in seguito, ma con scarsissimi risultati.

LE MURA DEL PALEOCASTRO. IN FONDO, L'ISOLA DI JALLÌ. (*Fot. Migliorini*)

Villaggi e case.

Al tempo del Buondelmonti vi erano a Nisiro 5 villaggi, mentre ora se ne contano soltanto quattro, di cui tre antichi (Mandracchio, Nichià ed Emboriò) ed uno di origine recente (Palo). I ruderi d'un quinto villaggio (Argo) sono tuttavia ancora riconoscibili nella parte meridionale dell'isola. Anche qui, come in tutto l'Egeo, si nota la tendenza dei centri più alti a spostarsi in basso, verso la riva del mare. Palo non è, infatti, altro che la figliazione moderna di Emboriò. Quest'ultima località, posta sull'orlo del cratere a 330-370 metri sul mare, ha molto sofferto recentemente a causa dello stesso terremoto che ha distrutto Coo, specie nella parte più alta, ora abbandonata, costituita da case molto vicine l'una all'altra, con scarse aperture verso l'esterno, e situate su un'altura in modo da formare un Castello, che somiglia un poco a quello di Stampalia. Il borgo è attraversato da una strada in salita, chiusa da porte ai due sbocchi. Un poco al di sotto si apre una piazzetta con gli immancabili caffè. Ogni casa ha poi sempre una, ma più spesso due cisterne, data la mancanza di sorgenti e la scarsezza di pozzi.

LE CASE DI NICHIÀ, A 410 M. S. M., RAGGRUPPATE SULL'ORLO DEL CRATERE. (*Fot. Migliorini*)

Invece del tipo di casa comune alle altre isole (il solito cubo di pietra con una sola porta ed il tetto piatto), si ritrovano qui abitazioni alquanto più complesse, che al pianterreno ospitano il forno, la cisterna, la macina per il grano, la stalla dei maiali, il deposito di vino e di olio, ed in quello superiore la cucina e le stanze da letto. Mancano invece nell'isola le case sparse, avendo dovuto gli abitanti, per ragioni di difesa, riunirsi in centri di case raggruppate.

Nichià (650 ab.) si trova pure in alto (m. 410) sull'orlo del cratere, d'onde una mulattiera permette di scendere agevolmente nel ripiano craterico, che, all'infuori della zona prossima ai recenti crateri esplosivi, è in gran parte coltivato. Del resto, prescindendo dal breve tratto di carrozzabile, complessivamente mediocre, che congiunge Mandracchio con Palo, esistono soltanto strade mulat-

IL PICCOLO PORTO DI MANDRACCHIO. (*Fot. Migliorini*)

EMBORIÒ VISTA DAL CASTELLO DI MANDRACCHIO. (*Fot. Migliorini*)

tiere. La principale è quella che da Mandracchio sale a Emboriò, tocca Nichià e poi torna al luogo di partenza.

Oltre metà degli abitanti dimorano a Mandracchio, che sorge sull'area di un abitato molto antico, come appare dalla vicina acropoli (Paleocastro), che ha mura di trachite larghe quasi quattro metri. Anche il Castello ad occidente del paese, su un promontorio difeso in ogni lato da mura, è in parte appoggiato a costruzioni antiche, mentre invece le mura medioevali, assai pittoresche, sono costruite ora regolarmente, ora in modo rozzo, con pietre dai colori diversi. Nell'interno si trova la chiesetta sotterranea della Madonna della Grotta (*Panaghia Spilianj*). Gli stemmi dei Cavalieri fanno ricordare che l'isola, dopo essere stata dei Romani e degli Imperatori d'Oriente, fu conquistata, nel 1312, dall'Ordine Gerosolimitano e da esso governata per poco più di due secoli, fino al 1523, sia direttamente sia per mezzo di alcuni feudatari (come gli Assanti e i Brancaccio), prima di cadere in dominio dei Turchi che l'avevano crudelmente saccheggiata (1457) e poi invano assediata (1504), e che la tennero quasi quattro secoli, finchè il 12 maggio 1912 vennero ad occuparla i marinai della R. nave «Roma».

I Greci moderni chiamano l'isola Nissiros, mentre nei documenti veneti è più frequente il nome di Nissari. Nessuna traccia è rimasta della lunga dominazione turca e scarsa è per ora l'influenza italiana, dato che risiedono in tutta l'isola appena dieci nazionali, tutti militari accentrati a Mandracchio. L'italiano è, però, compreso dalla maggioranza degli abitanti. Rispetto al 1931, la popolazione è in lieve diminuzione. Mentre Emboriò segna un lieve aumento (da 783 a 815 abitanti), dovuto allo sviluppo recente di Palo, Mandracchio è, invece, in declino (da 1984 a 1856 ab.) e Nichià pressochè stazionaria. Numerose case, forse un terzo del totale, sono disabitate per la notevole emigrazione.

Jallì e la cava di pomice.

A NE di Nisiro l'isola di Jallì (in greco = *vetro*) consta di due parti, separate da un istmo sabbioso. Par certo che i materiali vulcanici di cui è formata –ipariti e tufi pomicei – venuti alla luce durante intense fasi esplosive, siano di età più recente che le rocce eruttive di Nisiro, e contemporanei ai depositi quaternari marini che si trovano alternati coi tufi. Cade, quindi, l'ipotesi che Jallì possa essere il residuo, assieme alle isole vicine, d'un più vasto ed antico vulcano. L'emersione sarebbe pure recente e contemporanea all'ultima fase eruttiva. Nella parte occidentale (Cherà) prevalgono i tufi, in quella orientale (Gonià) le lipariti vetrose, che le hanno dato il nome di Jallì. Di recente, quest'isola disabitata ha visto rianimarsi la vita attorno a sè, per lo sfruttamento dell'ottima pomice. È stato costruito un pontile, è sorto un gruppo di case ed è in formazione un nuovo centro, abitato da cavatori. La pomice di Jallì è considerata alla pari di quella di Lipari.

ELIO MIGLIORINI

"Faville partitesi via dalla Sua pura fiamma..."

ANTONIO LOCATELLI EROE ARTISTA

Forse ogni eroe, sia pure il più umile per intelletto e cultura, è anche artista: in quanto egli, nell'attimo stesso dell'azione, già crea – poeta – la sua leggenda; dal fatto umano unicamente suo e quasi ancor materia greggia da plasmare balza di colpo all'epica, dominio universale, questa fondendo con quello, protagonista, inventore e primo narratore insieme della gesta. Conscio od inconscio della grandezza di ciò che compie può essere l'eroe, Ulisse che sprona i compagni a seguire « virtute e conoscenza » o Milite Ignoto che i posteri venereranno come un simbolo sacro del valore oscuro. Non importa. Tutti gli eroismi sono offerta, dedizione, annullamento dell'individuo nell'opera, la quale allora, purificata dalla morte o splendente della luce del trionfo, è veramente creazione originale, poesia in atto, opera d'arte.

Ma se valida sempre ci appare l'equazione eroe-artista, anche più pienamente essa ci appaga quando il temperamento dell'eroe è tale ch'egli sappia godere esteticamente del suo eroismo: e ciò non con un senso di sublime vanità o di legittimo orgoglio, come potrebbe accadere ad un esteta puro (artefice che si guarda agire) od a un superuomo dannunziano, bensì con un distacco di sé medesimo dalla sua azione – un distacco che lo rende capace di cogliere con semplicità di pensieri, con candore d'animo, tutta la bellezza che accompagna l'impresa rischiosa, il gesto temerario, persino la tragedia.

Prototipo di questa specie di eroi fu Antonio Locatelli, il volatore leggendario tre volte premiato con medaglia d'oro, quegli che l'ignobile agguato di Lekemti doveva spegnere quarantunenne là nella terra del conquistato Impero. « Una delle anime più pure e intrepide del Fascismo, un soldato eroe nel significato più classico e più nostro della parola », lo definì Mussolini; e nell'incisiva definizione l'accenno alla classicità del bergamasco è perentorio. Classicità latina ed italiana: cioè perfetto equilibrio, magnifico dominio spirituale, coerenza mirabile fra pensiero ed

DONNE SOMALE PORTATRICI D'ACQUA.

azione, un saper fondere in piena e continua armonia l'idealità di una vocazione prepotente con le necessità precise della pratica; e a compimento di queste doti rare una sorridente serenità di cuore, una generosità trepida e calda di affetti familiari, e soprattutto quel dono di poesia onde per ogni grande italiano la vita, con tutti i suoi aspetti, è concepita sempre come una creazione d'arte. Leggete le pagine di Antonio Locatelli raccolte a cura del Rotary di Bergamo, pagine che con acuta analisi trattano della tecnica e dell'organizzazione del volo, narrano autobiograficamente le imprese prodigiose, fanno rivivere altri eroi del cielo da Francesco Baracca a Natale Palli, o indugiano in

DONNA SOMALA CHE ALLATTA IL SUO BAMBINO.

riposate descrizioni di viaggi, sostano in commosse rievocazioni paesistiche: scoprirete in che consistesse la *classicità* di questo impareggiabile pilota che, sceso dal suo apparecchio dopo un volo di guerra o dopo la più rischiosa delle imprese aviatorie, pacatamente andava annotando le sue sensazioni o tracciava a matita sul suo album un disegno d'invidiabile freschezza. La mano ferrea che fino allora nella bufera aveva impugnato il volante ritrovava tosto la silenziosa calma della scrittura; l'occhio d'aquila che nell'azzurro aveva individuato il velivolo nemico o scoperto la via della salvezza tra il fugace diradarsi dei nembi tempestosi, s'addolciva con fanciullesca letizia

DONNA AMHARA.

nella contemplazione del motivo pittorico. Invincibilmente l'artista rinasceva nell'uomo d'azione non appena la quiete lo permetteva; anzi, talvolta nel pieno dell'azione stessa. Esempi?

È il 1919. Da pochi mesi è finita la guerra. Per Antonio Locatelli essa si riassume in una medaglia d'oro al valor militare, in tre d'argento, nella croce di cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia: premio a centinaia di voli sul territorio nemico, a prodigi di valore dall'incursione sui cantieri di Friedrichshafen a quella su Vienna con d'Annunzio ed i compagni della « Serenissima ». Nella motivazione della medaglia d'oro è stato riconosciuto « aviatore ammirabile, esploratore sagacissimo, temprato a tutte le avversità e a tutti i rischi », ed additato quale « fulgido esempio di eroismo ». Nell'ultimo volo di guerra, colpito da uno shrapnell che gli aveva squarciato l'apparecchio, sebbene ferito era riuscito per otto ore a sottrarsi alla cattura dopo avere incendiato il suo aeroplano; fatto alfine prigioniero, fra rischi e stenti d'ogni sorta aveva potuto fuggire e giungere alle nostre linee durante l'ultima vittoriosa offensiva. Questo il suo bilancio di volatore e soldato. Ora, insofferente di riposo, è a Buenos Aires con una missione militare italiana di aviazione. Gli argentini sono larghi di ospitali[tà coi] nostri aviatori: feste, ricevimenti, b[...] Ma, come ha lasciato scritto Locat[elli,] « i nostri vent'anni, o pochi di più, [non] s'accontentavano della dolce vita di [rap-] presentanza, ma a volte fiutando il [fre-] sco vento di pampero che soffiava [im-] petuoso da occidente o l'aria cald[a] macerata di sentori tropicali che sc[en-] deva dall'Uruguay e dal Gran Cha[co] seguivano le visioni di praterie sterm[i-] nate, di foreste o di cordigliere giga[n-] tesche ». Voli capricciosi: un gior[no] una puntata su Rosario, seguendo [il] Paranà, un giorno su Montevide[o,] un'altra volta una scorribanda sui co[n-] fini della Patagonia attraverso la Pamp[a;] osserva curioso il paesaggio, scende [in] riva d'uno stagno, s'abbandona in que[l-] la pace ai suoi sogni, e per poco un[a] gran mandra di vacche semi-selvatich[e] non gli fracassa l'apparecchio. Vi balz[a] sopra in tempo, fugge via rombando, prende quota sulle bestie stupefatte, felice della beffa come un fanciullo. Così matura il prodigioso volo transandino: « In tali momenti di grazia una visione ritorna insistente fra tutte: quella delle Ande luminose viste attraverso le ali del mio « Sva ». Che importa se l'inverno stringe ormai le montagne gigantesche che toccano i settemila metri in una corazza di gelo e se uragani di vento spazzano le valli e tormentano le cime? ». Infatti, che importa la vita se si conquista la bellezza? Ancora una volta l'aviatore Locatelli è il poeta Locatelli.

E parte. Solo, in un'alba scolorita. Naviga per sei ore, poi infila la Valle del Rio Mendoza. Le ali accennano a impazzire in un ritmo di danza, le vette eccelse fumano spaventosamente, un vento terribile le spazza sollevando tormente di neve. « Allora sapendo cosa m'aspetta stringo le legature che mi avvincono al velivolo e mi pianto solidamente sui pedali, con le mani pronte e la mente sveglia come un artista che, seduto all'organo di una cattedrale fantastica, debba affrontare una musica sovrumana; infatti quando mi trovo investito in pieno dalle correnti che vengono dal Pacifico frangendosi contro le cime con rigurgiti e mulinelli, le ali sbandano ed ogni tanto si voltano sottosopra trascinandosi inerti in rapide cadute ed io manovrando ho la sensazione allucinante di una musica eroica che mi esalti e che trascini tutto quel mondo vertiginoso e le ali in un vortice mistico; l'animo e i nervi sono così protesi verso la mèta da rendermi indifferente alla sensazione del pericolo ». Inutile. A settemila metri, sulla cresta della Cordigliera, il ciclone inchioda l'apparecchio contro vento. Ritorna, miracolosamente salvo. Pochi giorni dopo, in una mattinata gelida e serena, riparte. Sfiora l'ultimo crestone dell'Acongagua, «enorme scaglia dal-

l'ossatura rocciosa incavata a conchiglia », piomba d'un colpo da milleseicento metri, cerca e trova una corrente ascendente, valica lo spartiacque, s'affaccia sull'orrido precipizio cileno, e mentre intorno a lui i condor fuggono spaventati sfreccia verso il Pacifico azzurro, si posa a Valparaiso, la sera è a Santiago del Cile. Le Ande sono, per la prima volta, vinte. Ma lassù, in quelle solitudini desolate ed ancora inviolate, l'aviatore ha compiuto un rito; ha gettato sull'abisso di ghiaccio una corona di fiori in memoria di un valoroso aviatore argentino precipitato due mesi prima nel tentativo di traversata, travolto dal vento. « Con quel freddo di oltre 35 gradi sotto zero affondo le mani nude nei fiori che colmano lo spazio intorno a me, quasi per il bisogno di toccare cosa viva ». Quando di nuovo supererà le Ande nel viaggio di ritorno e a Buenos Aires la folla lo porterà in trionfo, egli, abituato ai ritorni silenziosi di guerra, si meraviglierà di quell'entusiasmo popolare e sincero per un volo del quale aveva apprezzato « sopra tutto il lato estetico e divertente ».

RAGAZZO ABISSINO.

Ecco il suo temperamento di artista, che il tempo non muta. Tutti ricordano l'audacissimo tentativo, nel 1924, della trasvolata atlantica, col secondo pilota Crosio, e i motoristi Braccini e Falcinelli. A poche miglia dalla costa della Groenlandia Locatelli è costretto a discendere sui flutti tempestosi. Tre giorni e quattro notti di vigile lotta al volante per non essere soverchiati. Quando le tenebre scendono, i naufraghi si dànno il turno di guardia; ma dormire in quello sballottamento delle onde è impossibile; la stanchezza li porta ad invocar finalmente la pace nei gorghi del mare. Poi l'alba lentamente imbianca la nebbia. Locatelli è al volante: « Manovrando nel vento pare di navigare alla ventura; mi vengono alla mente le leggende dei Wichinghi naviganti in quei mari e le descrizioni del Loti nei *Pescatori d'Islanda*. C'è veramente dell'epico nella nostra lotta contro gli elementi in quel mare deserto sul cui fondo tante navi e tanti eroi giacciono sepolti ». Ogni tanto egli legge ad alta voce un libro ai compagni, per udire il « dolce idioma e vivere lontani col pensiero »; poi sale sull'ala dell'idrovolante e, « vagando nei ricordi e carezzando illusioni », canta. « La notte ritorna tempestosissima portando ogni tanto isole di chiarore con le stelle che ci illudono ». Quando un incrociatore americano salvando i naufraghi ne distrugge l'apparecchio, Locatelli piange. Uniche sue lagrime in quel dramma sovrumano.

Un poeta delle proprie azioni, dunque, Antonio Locatelli. Un poeta d'una semplicità assoluta, spoglio di qualsiasi retorica. Nelle sue pagine non si trovan che fatti, ma ogni fatto non è mai la sola realtà nuda: un che di più, di intimamente commosso, di sentimentalmente fervido, vi aleggia intorno, gli dà una vita nuova e luminosa, ne fa un'autentica inconfondibile opera d'arte.

Tale lo scrittore; e tale l'artista pronto a cogliere dalla natura, con la matita, con la penna, col rapido tratto dell'acquarello, immagini varie, argute, pittoresche, ora d'una squisita gentilezza, ora di un bonario umorismo, ora d'una vivacità plastica e salda. Pochi conoscono – o per dir meglio fino a ieri conoscevano – quest'attività prediletta del Locatelli, quella che, con l'istinto del volo, con la efficacia dello scrittore, fu la sua vera vocazione. Fu Francesco Pastonchi a suggerirci l'iniziativa di una mostra di disegni dell'eroe. Prontamente *La Stampa* aderì all'iniziativa. Per giorni e giorni una folla commossa sfilò davanti a quelle centinaia di disegni, davanti ai documenti, ai cimeli, al bellissimo busto in bronzo dell'eroe modellato dal toscano Antonio Berti, all'elica dell'ultimo volo, mozza d'una punta: l'elica di Lekemti.

L'ultimo volo. Due giorni prima di perire il 27 giugno 1936 nell'agguato selvaggio d'una

IL CAMPO DI AVIAZIONE DI GORRAHEI.

vile masnada ribelle, Antonio Locatelli scriveva alla madre: « Mi hanno regalato una bella pelle di pantera nera e spero di far collezione di ricordi interessanti. In valigia a Marescalchi lascio i 45 rotolini di pellicole Leica già sviluppati che costituiscono tutta la mia raccolta »; e preoccupato poi dei suoi cari (mai di sè) e della loro legittima ansia, avvertiva: « Io partirò in questi giorni per una gita scientifico-turistica nella zona, e non so quanto resterò fuori... È una cosa interessante e che mi farà onore. Però dato la mancanza di servizio postale riceverete raramente posta per la durata della gita che non so ancora precisare. Se Marescalchi avrà notizie ve le comunicherà ». La chiamava « gita » quell'audace impresa cui partecipava con entusiasmo, conscio che la sua eccezionale competenza di volatore, la sua perizia scientifica dovevano esser poste sempre a servizio della Patria: una « cosa » che gli avrebbe fatto onore. E fu la sua terza medaglia d'oro. Ma non ritornò. Valicarono il mare, sole e mute, le sue collezioni, le sue fotografie, quella bella pelle di pantera nera ch'egli pensava di recar con le sue mani alla mamma e alla sorella Rosetta tornando a casa, le dozzine di disegni che in quei mesi di guerra africana era andato tracciando nei riposi fra volo e volo: i disegni che, con altri del periodo bergamasco, rivelano il talento di Locatelli artista.

Noi ricordavamo gli acquarelli del museo [illegible] lanese del Castello Sforzesco, alcuni dise[illegible] riprodotti su giornali e riviste, ma non sospe[illegible] vamo la vastità del suo lavoro pittorico. Inve[illegible] appesi alle pareti della sua casa di Bergamo, custoditi in grandi scatole bianche, numerati, [illegible] talogati, protetti ad uno ad uno dalla loro b[illegible] velina, disegni a centinaia, a penna, a matit[illegible] carboncino, o leggiadramente colorati all'acq[illegible] rello. L'artista li aveva lasciati sparsi, appun[illegible] quasi pagine di diario. Ma la madre e la sor[illegible] a lavorare per sere e sere in silenzio, attorno [illegible] tavola, sotto la lampada, per dar quell'ordine [illegible] cose del loro Antonio: due donne pie, umi[illegible] discrete che vivono ormai di quelle memorie per le quali il dolore è diventato a poco a p[illegible] una concreta e cara, pacata e venerata prese[illegible] Scegliendo a Bergamo quelle carte, e disponend[illegible] poi nella mostra a Torino, davvero ci sembr[illegible] di maneggiar reliquie, nè potevamo scindere i d[illegible] cumenti di un'attività pittorica vivace e appas[illegible] nata, che spesso aveva raggiunto egregi risul[illegible] di evidenza, dal pensiero che chi ci aveva lasc[illegible] quelle immagini era uno dei più puri eroi [illegible] abbia avuto l'Italia, il pilota impavido pel qu[illegible] in tre anni di guerra, ogni volo era stato un ris[illegible] mortale superato con sorridente pacatezza, co[illegible] che d'Annunzio nel cielo di Vienna aveva ch[illegible] mato il suo « giovine leone di guardia ». D[illegible]

SCHIZZI DAL VERO IN AFRICA ORIENTALE. *(Tvera, maggio 1928)*

LA LARGA CORRENTE DEL GIUBA.

bene Pastonchi nel suo discorso mirabile: « Non cercatevi solo perizia di un'arte che fu, nelle tregue e pur là sui campi di battaglia, la sua consolante speranza. Ma la prontezza vi troverete del suo animo, e l'agilità delle sue movenze, e una suprema levità che trascorre di forma in forma con latina gentilezza. Faville partitesi via dalla sua pura fiamma ».

Svaniva in noi, esaminando questi disegni, ogni dubbio critico. Più bello? meno bello? e che importa? Dove la mano era stata sinteticamente felice nel darci impressioni paesistiche vivissime, larghe correnti di fiumi africani, gruppi di donne intorno ai pozzi, madri abissine allattanti i bimbi, lunghe carovaniere solitarie, campi d'aviazione nel divampante tramonto equatoriale, o nel fermar sulla carta, a matita e a penna, tipi esotici di guerrieri e di pastori, scene di costume, macchiette umoristiche còlte di volo, rapide visioni di orizzonti sconosciuti, poi vagamente colorate con fresco impeto e sensibilità schietta, applaudivamo senza riserve. Ma se qualche nudo rivelava incertezze, se qualche figura tradiva un lieve impaccio d'autodidatta tenace ed entusiasta, si pensava che queste immagini, nel loro insieme, erano state la vita più intima di Locatelli, il suo conforto in periodi di amarezza, il suo premio a lunghe ore di lavoro, il suo riposo dopo voli durante i quali ad ogni istante la morte gli era stata compagna.

Tale era quest'uomo dai nervi d'acciaio, questo combattente parco di parole, questo tecnico dell'aviazione dalle idee chiare, dai gesti logici, che nulla lasciava al caso e freddamente spogliava di enfasi ogni sua azione, e pur sapeva nel volo scoprire ragioni poetiche e quasi una mistica delle altezze: una delicata e trepida anima di artista. Preciso, di una mentalità scientifica onde da giovane s'appassionava di botanica e raccoglieva erbari e studiava fiori e radici e – negli ultimi mesi d'Africa – disegnava con analisi perfetta strani insetti, cavallette giganti, esotiche forme animalesche; e poi capace di perdersi dietro a vaghe immagini fantastiche, di cogliere disinteressatamente dalla vita ogni aspetto di bellezza. Si vedano i nervosi tracciati della sua penna, i giusti toni del suo colore osservato con occhi che mai osavano tradire la realtà, il guizzo lieto della sua matita arguta, talvolta piacevolmente caricaturale. In queste immagini egli rivive tutt'intero. È un candore d'anima che ci saluta, ci persuade, ci conquista. È uno spontaneo e virile offrirsi alla vita, con la stessa sobrietà spirituale che mille volte lo indusse ad offrirsi alla morte. Anche dai suoi disegni si capisce com'egli abbia attraversato la sua breve esistenza, bello, forte, intrepido, come l'attraversavano i cavalieri delle antiche leggende.

MARZIANO BERNARDI

PROBLEMI DEL TURISMO ITALIANO

LA NAVIGAZIONE LACUALE

IL VECCHIO PIROSCAFO A PALE « LOMBARDIA »,
IL PIÙ GRANDE E LUNGO DEL LAGO MAGGIORE. (*Arch. fot. C. T. I.*)

Quel buontempone che aveva messo in imbarazzo un consesso di dotti domandando perchè un pesce morto pesasse meno di un pesce vivo, e si era sentito rispondere con le più complicate teorie, ivi compresa la relatività di Einstein, finchè a un pescatore venne in mente di eseguir la prova sulla bilancia, constatando l'assoluta identità dei due pesi, può seguitare a dare utile norma in molte discussioni.

Per esempio (senza allontanarsi di molto dall'argomento pesci), da qualche anno ogni tanto affiorano articoli di giornale sul problema delle declinanti simpatie del pubblico per i laghi in genere, e per i grandi laghi lombardi in ispecie. Si è tirata in ballo la concorrenza delle stazioni balneari marittime, della montagna, del grande turismo automobilistico, delle crociere. Si è parlato di evoluzione psicologica delle masse, propense a vacanze brevi, concentrate, dense d'impressioni violente, mentre i laghi sono sinonimo di calma, di riposo, di dolcezze sentimentali.

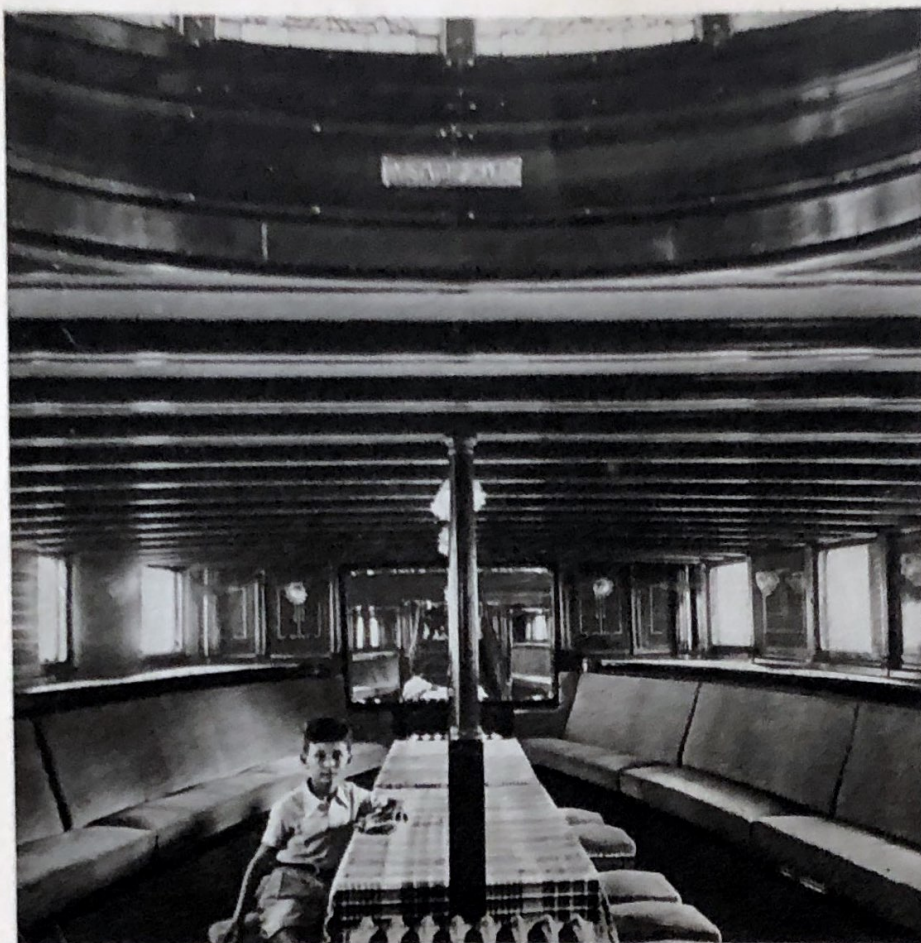
Acutamente, come sempre, « Metron » ha tentato, pochi mesi or sono, con un documentato articolo sul *Corriere della Sera*, di ricondurre il problema nei suoi reali confini, restringendo l'indagine alla forte contrazione (circa il 50% in cinque anni) del traffico di navigazione lacuale, contestando alcune ragioni addotte dai negatori di superstiti larghe simpatie del pubblico per i laghi in genere, di altre ragioni dubitando. Il suo scritto si chiudeva con un punto interrogativo.

Nonostante l'assenza di conclusioni concrete e dell'indicazione di possibili rimedî, l'illustre articolista è così andato assai vicino alla verità, che a mio avviso è poi quella del famoso pescatore diffidente. Non esiste, cioè, un vago e generico problema di tramonto di pubbliche simpatie per i laghi; esiste unicamente – ma con carattere di indubbia gravità – un concreto fenomeno di diserzione collettiva dai natanti delle imprese di navigazione lacuale.

A modesto contributo dell'indagine intrapresa e lasciata in sospeso da « Metron », sia lecito oggi a un fervente « laghista » di riassumere alcune altre osservazioni, esemplificando con materiale raccolto sul Lago Maggiore. S'intende che, *mutatis mutandis*, l'esemplificazione può valere, *grosso modo*, per gli altri laghi italiani, tutti ammalati dello stesso male.

* * *

Basta sostare un quarto d'ora, in un giorno festivo della buona stagione, lungo la litoranea Arona-Stresa, per convincersi dall'enorme traffico automobilistico che il Lago Maggiore non è disertato nè dai turisti italiani nè dagli stranieri.

Che la media delle singole permanenze tenda ad abbreviarsi; che i villeggianti estivi vadano scemando o riducendo il periodo di soggiorno, è un'altra questione, e, più che una causa, in parte una conseguenza, a mio parere, delle mutate condizioni in cui si svolge il servizio di navigazione,

SALA DI PRIMA CLASSE DEL PIROSCAFO « GENOVA ». (*Arch. fot. C. T. I.*)

che ha grandemente sminuite le proprie attrattive, per un complesso di ragioni che subito vedremo e discuteremo.

Un tempo, in tutta la buona stagione, da maggio a ottobre, ville rivierasche, case d'affitto stagionale, pensioni, alberghi, si riempivano solo di notte: di giorno gli occupanti eran sul lago. Oggi succede il fenomeno inverso: traffico diurno d'automobili, di ospiti occasionali, di convegni nei giardini, sui « dehors » dei caffè, di gitanti, per lo più auto-montati, sulle strade dei monti, alle località panoramiche – e, sul far della sera, esodo verso le città della pianura. Il lago rimane deserto. E i villeggianti, malgrado la moda balneare che va diffondendosi con la creazione del « lido », per lo più comodo ed elegante, in ogni paese del lago; malgrado le aumentate attrattive mondane in tutti i centri più importanti, trovano che qualche settimana di soggiorno è più che sufficiente: al primo sbadiglio, fanno fagotto.

Un lago senza scorribande in battello perde la maggior parte del suo fascino, la principale ragione di preferenza *come meta di soggiorno*.

E perchè non si viaggia sui battelli? A costo di emulare i romanzi storici, prima di rispondere, chiederò al lettore di ringiovanire di un quarto di secolo. Come si viaggiava allora sul lago?

I ricordi personali verranno utilmente sorretti da un'occhiata all'Orario dell'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore dell'estate 1913. Otto coppie di piroscafi eseguenti giornalmente l'intero percorso da Arona al confine svizzero, e sei da Arona (o da Stresa) a Locarno; una ventina di coppie nella zona del centro-lago, dove il servizio era integrato con stile quasi tranviario da piccoli piroscafi (*Como*, *Novara*, *Paleocapa*); servizi semi-diretti di coincidenza fra Stresa e Cannobio; servizio quasi continuo tra Intra e Laveno, la stazione ferroviaria di prammatica pei Milanesi. Tutte le coincidenze ferroviarie alle stazioni principali erano razionalmente curate. Tutti i paesi del lago erano serviti: uno speciale gruppo di corse disimpegnava la linea a parte della cosiddetta « Sponda lombarda », vale a dire i comuni rivieraschi delle provincie di Milano e Como (oggi Milano e Varese) tra Sesto Calende e Laveno, con opportuni allacciamenti e coincidenze con la linea principale della sponda piemontese ad Arona, Lesa e Stresa: comuni tutti che prima del 1910 e dopo il 1915 rimasero completamente abbandonati.

Il servizio, sulle linee e sulle corse normali, era disimpegnato da una flotta di una dozzina di piroscafi, di cui due capaci di 300 passeggeri circa, due di ben 750, e tutti gli altri di circa 500 persone: natanti – specialmente quelli a pale, costituenti la quasi totalità – simpaticissimi per le loro qualità turistiche di comodità, di aperta visibilità, di ospitale accoglienza, per il loro « folclore » costruttivo, tipicamente lacuale. Il passeggero, da qualunque parte del piroscafo, dominava l'orizzonte; poteva accostarsi alla cabina del timone e del comando, seguendo tutti i movimenti del pilota e del comandante nelle manovre di approdo, interessandosi dei facili misteri di quest'arte, che nei giorni di vento o di burrasca costituiva da sola una piacevole distrazione. A notte, o in caso di maltempo, o ripercorrendo le tappe più note e meno interessanti, il passeggero scendeva volentieri sul ponte delle macchine, offerte in piena vista, come in un pulsante spaccato dimostrativo, dal gran boccaporto aperto sulla stiva alla curiosità del pubblico, e perenne delizia del mondo piccino. Il grosso albero a gomiti trasversale al battello, che azionava direttamente le « ruote », col suo lento possente girare scandito al ritmo chiacchierino delle pale nell'acqua, incatenava a lungo lo sguardo del più profano ed anti-meccanico dei viaggiatori, costituiva la più semplice, ingenua ma anche più emotiva espressione di poesia della macchina. Nelle pungenti sere primaverili e autunnali, il raccogliersi intorno a questo animato

boccaporto, esalante un caldo odor di metalli che vinceva le brezze del locale semi-aperto, dava quella beatitudine del conquistato rifugio che rende ottimisti e ringiovanisce.

A completare il quadro, ricordato che in tutte le corse normali delle ore meridiane funzionava un buon servizio di ristorante, accennerò a un dettaglio economico che racchiudeva forse il principale segreto dell'affluenza del pubblico: le tariffe. Con L. 1,50, la festa, si poteva percorrere, in andata e ritorno, l'intera rete lacuale, da Arona a Locarno, in prima classe; con circa 9 lire si acquistavano tessere di libera percorrenza per tre giorni consecutivi; con 15 un abbonamento a quindici giornate di viaggio, scelte dal viaggiatore a suo piacimento nello spazio di un anno, sempre in prima classe, allora preferita dai turisti anche di medie possibilità. Quindici ore di piroscafo, duecento chilometri di navigazione, per una lira!

* * *

Restituiamo all'archivio del tempo il quarto di secolo preso a prestito, e osserviamo le condizioni del servizio odierne.

L'orario della scorsa stagione estiva comprendeva: *una* coppia di piroscafi nel tratto completo Arona-Locarno, *due corse* complessive, inseguentisi di buon mattino, sul tratto Arona-Stresa, dove il servizio è stato praticamente soppresso; otto corse nel golfo delle Isole; sei corse complessive nel ramo superiore del Lago, delle quali quattro attraverso il confine svizzero. Su tutta la sponda piemontese, da Arona a Cannobio, e in particolare nel tratto Arona-Stresa, un servizio di autobus per il collegamento dei paesi litoranei, gestito dalla stessa Società della navigazione. Di coincidenze ferroviarie, tranne eccezioni, non è più il caso di parlare: del resto, le Ferrovie dello Stato e la Navigazione han preso l'abitudine di modificare i loro orari in date diverse, senza alcun legame. I tempi di percorrenza si sono piuttosto allungati che ridotti, in un quarto di secolo, in ragione della diminuita velocità media della nuova flotta a scartamento ridotto: il che non sarebbe un gran male (giustamente è stato osservato che il fascino del battello lacustre è più nella lentezza che nella velocità) se il depauperamento delle corse non si sovrapponesse alla lentezza nel rendere logisticamente proibitiva una gita all'affrettato turista d'oggi che giunge in automobile. La sponda lombarda, da Sesto Calende a Laveno, da vent'anni non vede più un battello: i caratteristici «imbarcaderi» sbadigliano e mettono muffa sui pali marciti. Le tariffe hanno perduto le forme *forfetarie* allettanti a periodi di viaggi d'una certa durata, e persino l'andata-ritorno, se non nei giorni festivi, assurgendo per i viaggi di corsa semplice a vertici elevatissimi, sempre superiori alla trasferta automobilistica anche per una sola persona. Gli itinerari ricalcano ogni volta l'identica e unica linea che lascia inesplorate intere zone di suggestiva bellezza e di autentico tradizionale folclore verbanese. In queste condizioni, non potrebbe davvero dirsi ingiustificata la diserzione del pubblico, anche se i pochi superstiti battelli offrissero quelle comodità, quelle doti turistiche, quelle intrinseche attrattive che offrivano un tempo.

Purtroppo però anche quest'ultima condizione è ben lungi dal verificarsi.

Attualmente la flotta lacuale è così composta: tre piroscafi a pale (*Francia*, *Regina Madre*, *Lombardia*) superstiti dal primo decennio del nostro secolo. Essi sono di gran lunga i preferiti dal pubblico. Purtroppo però la loro mole, l'esuberanza dell'apparato motore e la sua antiquata e antieconomica concezione tecnica, consigliano i saggi amministratori del servizio a tenerli in riserva: poche corse durante il periodo estivo, prevalentemente di festa e per noleggio a comitive e Dopolavoro, o per coincidenza con treni popolari. Tre piroscafi a elica (*Milano*, *Torino*, *Ge-*

IL PIROSCAFO A ELICA «TORINO», TRA I PIÙ ATTIVI DELLA PICCOLA FLOTTA DEL VERBANO.

L'ATTIVA E PROVVIDENZIALE NAVE-TRAGHETTO D'AUTOMOBILI « S. CRISTOFORO », IN SERVIZIO TRA INTRA E LAVENO. *(Arch. fot. C. T. I.)*

LE MOTONAVI DELLA SERIE « GEOGRAFICA » NON MANCANO, ANTERIORMENTE, D'UNA CERTA PIACEVOLEZZA DI LINEA... *(Arch. fot. C. T. I.)*

nova) messi in servizio nel l'immediato anteguerra, c capacità analoga, benchè mole più ridotta. Turistica mente meno interessanti, pe chè meno favoriti nelle con dizioni di visibilità e nell piacevolezza di soggiorno con maggiori aree chiuse, u po' sconcertanti per l'assenza delle simpaticissime pale r maste caratteristiche dell navigazione lacuale stranier e specialmente svizzera, e pe l'assenza di macchine in mo vimento visibili al pubblico essi marciano tuttavia assi duamente e con discreto ren dimento economico. No sono privi d'inconvenient pratici, quali il perditemp negli approdi a destra dove per un curioso fenomen idrodinamico, la poppa volg al largo durante la retromar cia di freno – inconveniente sconosciuto ai placidi battell a pale che si accostano a pontili con la sorniona sem plicità del cigno – ma in com plesso non sono sgraditi a pubblico profano, special mente d'inverno.

Una motonave (*Alpino*), d mole e d'aspetto quasi simile ai piroscafi: trasformazione del più vecchio scafo de Lago, lo storico *Ticino*. Una nave-traghetto con motore Diesel (*S. Cristoforo*), oppor tunamente riservata al tra sporto delle automobili.

Ma il grosso del servizio disimpegnato, sulla maggior parte delle corse normali, da nove piccole motonavi a nafta di costruzione relativamente recente, ripartite in due tipi cinque di mole meno sacri ficata (*Legnano*, *Monfalcone*, *Dovia*, *Racconigi*, *Airolo*), quattro lillipuziane (*Magno lia*, *Fior d'Arancio*, *Azalea*, *Camelia*).

Dire che queste piccole tozze imbarcazioni presenti no un ragionevole invito alla navigazione, sarebbe pecca di ottimismo. Le cinque del gruppo maggiore, dal nome geografico, offrono una cer apertura d'orizzonte ai via giatori di prua (seconda cla se); ma sui ponti superio

nelle salette, nel ponte chiuso di coperta, non hanno assolutamente nulla che ricordi il largo respiro di un battello, sia pure lacuale: in cinquanta persone a bordo, l'impressione saliente è di viaggiare in un autobus urbano affollato. Specialmente sacrificato è il ponte di prima classe, sommerso tra il ponte di comando e il cassero di seconda. Altrettanto inscatolati ci si trova nelle consorelle minori dal nome floreale, anche più tozze e antiestetiche. (A costo di passare per tradizionalista ad oltranza, non trascurerò l'occasione di elogiare l'incantevole possanza della locomotiva a vapore in confronto alla prosaica freddezza dei locomotori elettrici: il rapporto è identico tra i vecchi battelli dall'alta ciminiera e queste *cucaracie* d'acqua dolce. Con la differenza che sul treno elettrico si viaggia meglio e più puliti che su quello a vapore, mentre su queste motonavi, dallo scarico esterno posteriore che nella marcia a favore di vento riporta ai passeggeri il fumo e il puzzo della nafta bruciata, dal ritmico e rumoroso scuotimento sussultorio ad ogni fase di scoppio in ognuno dei tre cilindri, è difficile non guardare con nostalgia la terraferma dopo mezz'ora di permanenza).

Esistono rimedi alla situazione? Taumaturgici o totalitari, non certamente. Il circolo vizioso fra il traffico in declino che non giustifica un buon servizio, e il servizio quantitativamente e qualitativamente contratto che allontana il traffico, è ormai troppo radicato, per sognar di spezzarlo con una trovata praticamente attuabile. Ed anche riuscendo a far risorgere la navigazione lacuale agli antichi fastigi, non si potrebbe mai ridarle le simpatie del pubblico, troppo viziato dal turismo sintetico dell'epoca automobilistica.

Ma una serie di rimedî parziali può essere certamente tentata con profitto. Una ra-

... MA CASCANO POSTERIORMENTE, DOVE IL MINUSCOLO PONTE DI COPERTA NON PERMETTE CHE UNA VISUALE RETROSPETTIVA ... *(Arch. fot. C. T. I.)*

IL SACRIFICATISSIMO PONTE DI PRIMA CLASSE DELLE MOTONAVI DELLA SERIE «GEOGRAFICA». *(Arch. fot. C. T. I.)*

MOTONAVE DELLA SERIE « FLOREALE » FORMATO MINIMO. *(Arch. fot. C. T. I.)*

dicale razionalizzazione degli orari e degli itinerari anzitutto. È provato che, senza mobilitare nel turno di servizio un numero complessivo di battelli molto maggiore, si può assegnare alle correnti turistiche *standard* in partenza dai principali centri lacuali una sufficiente serie di combinazioni itinerarie per tutte le principali esigenze. Senza aumentare le velocità di marcia, ma soltanto inserendo corse dirette tra servizi raccoglitori e servizi di smistamento, curando le coincidenze, aggiornando alle abitudini del pubblico d'oggi quelle degli orari, rimasti al coprifuoco delle 19 anche in piena estate, caratteristico di un secolo fa. E soprattutto si può introdurre un po' di varietà nei percorsi, in modo che il turista, dopo una giornata di scorribanda lacuale, non sia tratto a concludere di aver visto tutto e di poter ripartire senza rimpianti. Tutte indistintamente le località tipiche e pittoresche del lago potrebbero essere sfruttate per farvi approdare o accostare l'una o l'altra corsa di battelli, in saggia combinazione, cominciando dalla negletta sponda lombarda da Angera a Magadino, dosando gli attraversamenti e i collegamenti, introducendo magari giri viziosi per offrire insoliti punti di vista (ad es., circumnavigazione delle isole Borromee o dei Castelli di Cannero). A proposito d'itinerari, certo un grave colpo han recato le formalità di frontiera, che limitano praticamente il turismo verbanese alle acque italiane; ma non vedo l'impossibilità d'istituire corse turistiche sino a Locarno, anzichè limitate a Cannobio, che abbiano pronto ritorno con lo stesso battello, sul quale i viaggiatori sprovvisti di passaporto sarebbero trattenuti, durante la breve sosta, dagli stessi agenti di Finanza che già oggi presidiano queste corse internazionali.

In secondo luogo si può agire sulle tariffe, ripristinando forme *forfetarie* convenienti, abbonamenti settimanali o mensili, biglietti turistici di tre giorni, combinazioni collettive con la navigazione di altri laghi italiani o stranieri, a prezzi che ragguagliati all'odierno valore della lira, ricordino quelli d'anteguerra.

Altro fattore da non sopravalutare, ma neppure da trascurare al cento per cento come oggi si fa, potrebb'essere quello della propaganda. Credo che da ventisei anni la Navigazione del Lago Maggiore non dirami uno di quei suggestivi cartelli a colori sui quali versò tanti sogni ad occhi aperti la nostra lontana adolescenza. E non credo che siano mai stati largamente distribuiti opuscoli, girate pellicole documentarie, promossi articoli di giornale o di rivista, offerti biglietti di viaggio o abbonamenti abbinati a manifestazioni pubblicitarie di case importanti o a lotterie o a borse di studio e simili, curate capziose riproduzioni di battelli sulle cartoline illustrate locali, organizzate feste di bordo d'un certo gusto e risonanza, trasmesse notizie e inviti per radio, sistemati posteggi per auto in prossimità degli imbarcaderi, e via discorrendo.

Rimane il lato più delicato: quello tecnico-pratico-logistico-turistico della flotta. Sarebbe pazzesco pretendere di vederla demolita in blocco e sostituita con imbarcazioni più comode e attraenti, il cui costo non si ammortizzerebbe più. Ma forse si potrebbe, senza soverchi sacrifici, rimodernare l'apparato motore dei vecchi piroscafi a vapore per renderlo più economico (i progressi in questo campo sono stati decisivi) e più adatto al combustibile nazionale, impiegandoli intensamente nella stagione estiva, a preferenza delle piccole motonavi. Le quali ultime, in attesa di graduale sostituzione con tipi più felici, e limitatamente all'impiego strettamente indispensabile, potrebbero tuttavia, con qualche ritocco di macchine, di scafo e di arredamento, trasformate in classe unica, munite di ciminiera di scarico che mitighi i residui olfattivi e fumogeni, destinate a corse speciali di minor interesse turistico e ben distinte sull'orario stampato, diventare abitabili e decorose.

La mia esemplificazione, troppo minuta, e spinta a problemi e proposte particolari per il Lago Maggiore, ha evidentemente perduta per via molta della sua promessa virtù di generalizzazione. Non importa: quand'anche di tutta la mia chiacchierata non rimanesse che quello che non ho scritto, mi riterrei pago. E quello che non ho scritto non è traducibile in parole, perchè l'amore, la nostalgia, il profumo dei ricordi, messi su carta diventano vuoti luoghi comuni. L'incanto dei laghi italiani bisogna averlo provato: senza

violenze, senza fretta, senza automobile. Calmo, romantico, sfaccendato e curioso come un vecchio battello a pale, tu navigherai sulla tua giovinezza, senza più avvertire il rimpianto di averla perduta. Un cielo di ricordi non mai vissuti ti circonderà, tutti dolci. Apprezzerai, sulle sponde d'un lago italiano, un carattere della vita affatto insospettato, che non è lotta nè rinuncia nè spasimo, ma semplicemente vita. E forse poesia.

ALDO FARINELLI

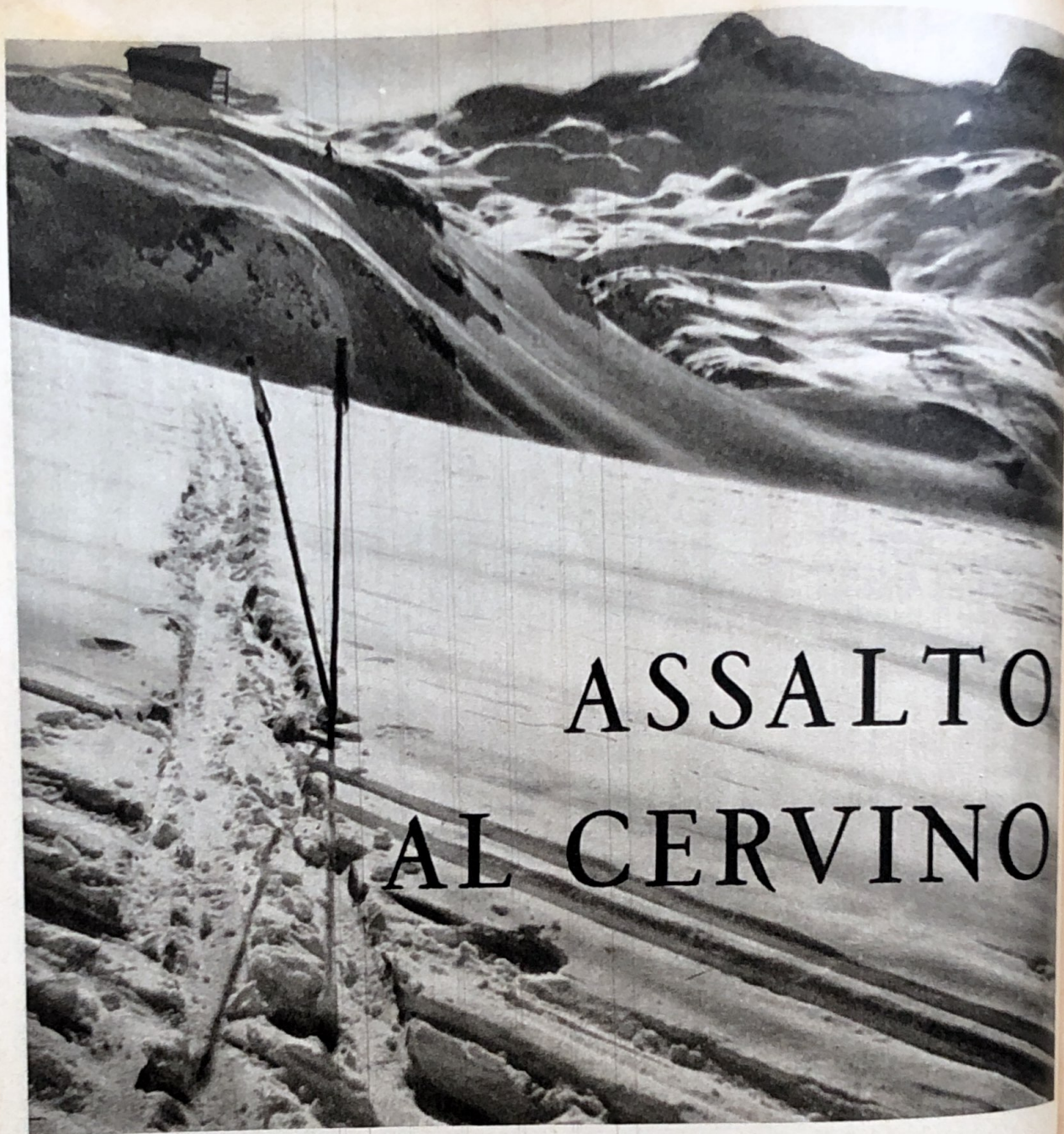
N. d. R. – *La situazione di crisi in cui si trovano i servizi di navigazione lacuale non tocca solo il Verbano, ma tutti i nostri laghi, e si va, anzi, facendo sempre più grave; si pensi, ad esempio, che il Lago di Iseo è minacciato dalla completa soppressione di questo pubblico servizio, poichè la società esercente ha dichiarato fin dallo scorso anno di esser costretta a cessarlo, non essendo più in condizioni di poterlo continuare, a meno che non intervenga un maggiore aiuto da parte dello Stato e degli Enti locali. E ciò non solo perchè il servizio risulta passivo, ma perchè i natanti attuali si trovano, per vetustà, in preoccupanti condizioni, tanto che due di essi – i piroscafi* Sarnico *e* Sebino *– dovranno presto essere eliminati.*

Non diversa si presenta la situazione sul Lago di Como: la Società Lariana di Navigazione, per poter continuare la propria attività, ottenne in questi ultimi tempi un sussidio straordinario dallo Stato, oltre quello che già percepisce in virtù di una speciale convenzione. Lo stesso si può ripetere per il Lago di Garda; ed infatti, con recente provvedimento, si sono dovuti diminuire da 768 a 600 i chilometri giornalieri da percorrersi coi piroscafi in servizio passeggeri, cercando di supplire con servizî automobilistici lungo le strade litoranee. Il fenomeno – è da tener presente – non concerne solo i nostri laghi, perchè ugual sorte subiscono i servizî di navigazione dei laghi svizzeri.

Si può concludere che tutti questi servizî vedono aumentare gli oneri dello Stato e contemporaneamente le lamentele del pubblico, il quale, abituato alla perfezione dei nostri servizî ferroviarî, automobilistici e di aviazione, mal si rassegna a questa contrazione nei servizî lacuali.

Certo è che troppo tempo dell'anno si vedono i piroscafi navigare a vuoto, ed anche nei mesi buoni l'automobilismo – com'è detto nell'articolo che precede – sottrae loro il maggior traffico, riversandolo sulle belle strade litoranee che ormai circondano tutti i nostri laghi. In passato i laghi si raggiungevano in ferrovia o in tram: la navigazione rappresentava una necessaria continuazione del viaggio tanto per coloro che vi si recavano per ragioni di affari, quanto per coloro che vi erano attratti per ammirarne le bellezze. Ora, invece, chi vi arriva in automobile non pensa di abbandonare il proprio veicolo, anche per non essere vincolato ad un orario fisso.

Ma tutto ciò non esclude che sussistano correnti turistiche accessibili al fascino delle traversate lacuali. Non pochi, in verità, usano ancora la ferrovia, la quale, con l'esca di tariffe speciali e con i treni popolari, riversa sui laghi folle di appassionati turisti. Sono perciò da lodare tutti gli sforzi che si compiono per la sopravvivenza dei servizî tradizionali, poichè un lago senza piroscafi finirebbe per essere sclassificato e, come una strada senza veicoli, darebbe la sensazione di abbandono. Ma il fattore economico non può non esser preso in considerazione, e quindi, poiché nessuno lavora in perdita, non v'è altro da fare che rassegnarsi a ridurre le spese con natanti di minor consumo, intensificando principalmente i percorsi da una sponda all'altra nelle zone più popolate, limitando i lunghi itinerari longitudinali essenzialmente alla piena stagione turistica e nei giorni festivi. In attesa di tempi migliori, solo a questa condizione sarà possibile mantenere in vita la navigazione lacuale, per le necessità e il decoro stesso dell'attrezzatura turistica italiana. Impiegare, come ora avviene, quasi cinque ore a percorrere il Garda da Desenzano a Riva, non è comodo, e d'altra parte, ridurre il tempo significa limitare gli approdi ai paesi rivieraschi, con danno di questi e con dispiacere dei turisti, ai quali, navigando in mezzo al lago, è tolta la possibilità di ammirarne le rive lussureggianti. Avvicinando, invece, tra loro, con frequenti e rapidi servizî, i paesi delle opposte sponde, sarà possibile suscitare fra gli uni e gli altri relazioni e traffici ora inesistenti; tanto inesistenti, che, quando si parla di paesi al di là del lago, sembra si alluda a terre lontane.

Naturalmente, bisogna venire ad un reale coordinamento dei servizî automobilistici e lacuali, in modo da poter rispondere alle esigenze turistiche e a quelle della economia locale; ma per far ciò sarebbe opportuno non fissarsi sopra singole concessioni, bensì coordinarle, per rendere agevole a chiunque la visita ai laghi, la quale risponde a esigenze spirituali che vanno incoraggiate.

ASSALTO AL CERVINO

Intorno al Cervino si lavorava l'estate scorsa e si lavorerà quest'altra estate, come in un grande cantiere. Tra i 2000 e i 3500 metri come al livello del mare, dove sorga un'officina, un ponte, una stazione ferroviaria. Dal Breuil al Piano Rosà un esercito di militi della cazzuola, della carriola, del piccone e della pala costruisce le macchine di guerra per dar l'assalto al più munito e inaccessibile bastione delle nostre Alpi, alla vetta più bella del mondo.

È tutto un fervore di opere che non ha tregua, nemmeno i giorni di festa. In tre o quattro mesi, quanti ne corrono da giugno a settembre, s'ha da compiere il lavoro di un anno. Ai primi di ottobre a quest'altezza non si può più affondare nè i piedi nella terra nè il ferro nella roccia, e bisogna smettere allora la fatica che si dovrà riprendere a maggio inoltrato, la fatica che per la fine dell'anno dovrà esser compiuta. Per quel tempo le opere in costruzione saranno finite, e ogni ritrovo sarà pronto ad accogliere gli alpinisti dell'altro inverno. Poi si continuerà.

Cervinia, appena battezzata, già cresce a vista d'occhio, con i suoi dieci o dodici alberghi, con la sua grande rimessa sotterranea per le automobili, e le strade che conducono agli alberghi, i quali, per essere sparsi a molta distanza l'uno dall'altro – ognuno s'è scelto un promontorio o un riparo, secondo i gusti, per accamparsi – nella grande conca tutta mossa, a cupole e valloncelli, hanno già conferito al luogo l'aspetto della costruzione ideata su vasta scala, sono anzi le pietre limitari, lo scheletro di quella che sarà tra due o tre anni la grande città alpina.

Poi sarà anche altrove. Questa possiamo considerarla come la prima pietra del grande piano regolatore che darà in breve attrezzatura turistica a tutta la valle d'Aosta. La regione, bisogna p

PLAN MAISON, STAZIONE D'ARRIVO DELLA TELEFERICA E PUNTO DI PARTENZA DEL NUOVO TRONCO CHE SALIRÀ AL PIANO ROSÀ. (*Fot. Mariani*)

dirlo, era stata alquanto trascurata, a vantaggio di altre regioni alpine, predilette da Dio e dagli uomini. Hanno una vicenda e una moda anche lo sport e il diporto. Aggiungi che lo spirito d'iniziativa s'era qui addormentato. Ma il tempo perduto si va riguadagnando. La più grande e antica e severa e solenne delle nostre valli alpine aveva diritto a questa rinascita. Non ha sempre grazia e leggiadria, anzi è spesso accigliata e torva e minacciosa e disperata, ma a sommo delle sue bianche muraglie essa tiene impresso il segno sovrano della regalità. Cerchiamo altrove l'idillio e la favola pastorale; qui è la tragedia.

Ora nuove strade sorgeranno e le vecchie saranno rifatte, tra Courmayeur e Gressoney, nuovi edifizi costruiti in alto e in basso, attuati nuovi servizi automobilistici e messe a riposo queste antiquate vetture, che sentono un po' di museo, intensificata insomma la rete delle corriere che dovrà essere più rapida e frequente, per congiungere senza disagio e con meno perditempo i luoghi di sosta o di punta, Champoluc o Cogne, Valtournanche o Ceresole Reale, il piccolo o il gran San Bernardo, le minori vallette riposanti nella pace loro intatta, ma oggi come oggi disagevoli e inaccoglienti.

Poi ci sarà ancora da far qualcosa dall'altra parte, nel settore del Rosa, dove un uomo di buona volontà, l'ingegner Pariani, da anni ha ideato, tracciato, e tenacemente va propugnando una sua strada, che valicando il Col d'Olen dovrebbe congiungere Macugnaga con la Val d'Aosta e aprire alla nostra vista i più profondi paesaggi del Monte Rosa e del Cervino, i segreti di tanta misteriosa bellezza. Ci sono già le strade che girano intorno ai castelli incantati delle Dolomiti: perchè non faremo, tra due o dieci anni, un giro panoramico intorno al regno dei ghiacciai?

LA VILLA REY, GRADITA RESIDENZA DEL POETA DEL CERVINO, INCORNICIATA DAI LARICI E DOMINATA DAL M. BLANC DU CRETON E DAL M. RO

A far questo discorso c'è il rischio di sentirsi rispondere ancora di profanazione. Questa è una parola di uso e abuso comune, cara a chi vuol parlare austero. Ora, a furia di abuso anche le parole si logorano, si snervano, perdono quel vigore e quel fuoco che in un discorso filato le anima, e fa di un nesso di vocali e di consonanti, di un accordo fatuo di suoni un argomento persuasivo e definitivo.

La parola profanazione vuol essere appunto in certi discorsi di estetica l'argomento inoppugnabile, che taglia la testa al toro. E la si butta lì con l'aria di chi ha chiuso per sempre la bocca all'avversario: – Ah voi volete far questo e quest'altro? Profanazione. – E spesso, quasi sempre, è indizio certo della povertà assoluta d'ogni altro argomento. – Voi volete gettare, poniamo su la Laguna, un ponte su cui passino le macchine a cento all'ora? Profanazione. Volete aprire una strada ai frettolosi viandanti tra i ruderi millenari e le recenti ortiche? Profanazione. Volete costruire una stazione ferroviaria di nuovo stampo a un centinaio di metri da una chiesa antica? Profanazione. Ed è profanazione se date una festa al popolo entro le mura di una piazza storica, è profanazione se con un velivolo sorvolate una città del silenzio. Magari, qualcuno vorrebbe pensare alla profanazione del color locale traversando i feraci campi nuovi dell'Agro pontino.

Così per la montagna, che ha i suoi asceti, i suoi mistici e i suoi bigotti.

Se studiate il modo migliore – e il modo migliore cercate attuare con mezzi spicci, in grande stile – per accostarla a chi ne sta lontano, per portarla a conoscenza di chi la ignora e della sua ignoranza non ha colpa, per aprirla alla vista e al godimento di quanti sapranno vederla e goderla, come un monumento, una galleria d'arte, vi gridano che state profanando non so qual mistero o santità o inviolabilità della natura.

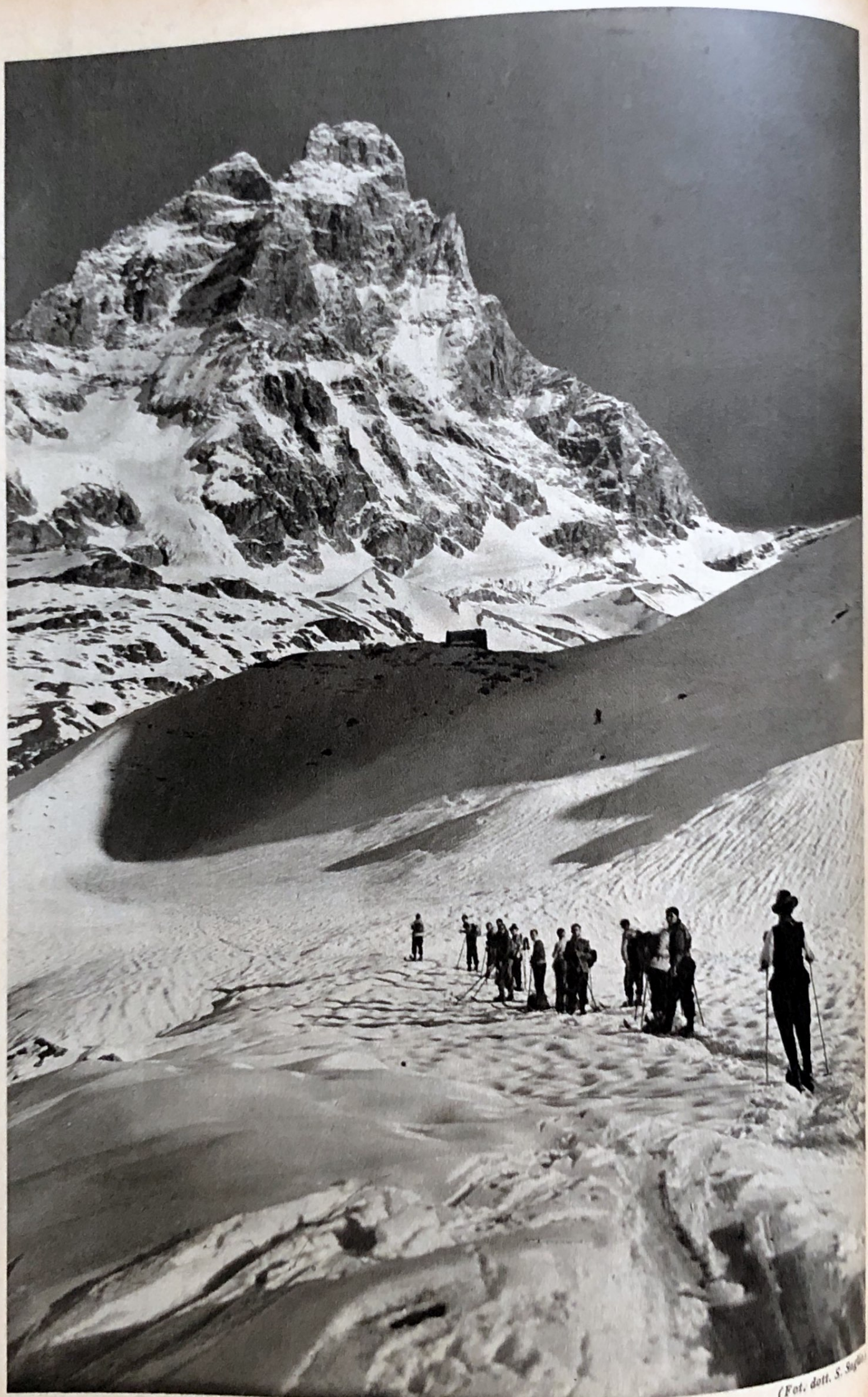
Ci vuole, oltre tutto, una certa dose di presunzione. La presunzione e l'intransigenza di chi si ritiene custode unico del mito e del rito.

Come se questi insigni monumenti della natura si sentissero offesi o diminuiti dalle pesta e dalle voci degli uomini, in cento o mille, quand magari i dieci pensano di onorarli con le ver loro orme solinghe.

Idoli saranno le vette di queste Alpi oltre quattromila, ma a scendere dai loro candidi alta non ci perdon proprio nulla. La terribilità del lo mistero, la santità e inviolabilità loro resta intatt e voi potete sentirla, solo che vi allontaniate d pianoro, dove hanno sciorinato al sole tovaglie bottiglie, per cercare tra le rupi e le nuvole il se tiero che conduce al vostro Dio.

* * *

Così per il Cervino. A settantadue anni dal prima scalata che attinse il suo culmine è lec agli uomini in folla prender confidenza con que piramide di roccia e di neve. Allora fu un solita

IL CERVINO E LA CONCA DEL BREUIL
Cervino
Dent d'Hérens
Breuil
Plan maison
Corno di S. Teodulo
Colle di S. Teodulo
Testa Grigia
Breithorn
Gobba di Rollin
i Gemelli
Riffelhorn
Gornergrat
Les Jumeaux
Grande Cemetta
Gran Lago
Gran Collet
Palon di Sen
Motta de Plete
Bec Pio Merlo
Rifº Mezzalama
Lambronecca
ITINERARI SCIISTICI
Percorso normale
" difficile
Pericolo di valanghe
Scala di 1:50 000
CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
STAMPA: OFFIC. FOTOLITOGRAFICHE S. A. - MILANO
Allegato al N.º 2 - 1938 - XVI della Rivista "Le Vie d'Italia"

(*Fot. dott. S. Sag*

UNA COMITIVA DI SCIATORI IN CAMMINO PER IL PLAN MAISON. NELLO SFONDO, LA GRANDIOSA MOLE DEL CERVINO.

IL SOLE SI LEVA SULLA PODEROSA MOLE DEL CERVINO TUTTA IMBIANCATA DALLA TORMENTA. *(Fot. Mariani)*

inglese, Edoardo Whymper, che vi piantò per primo la sua bandiera, 14 luglio: e a tre giorni di distanza, 17 luglio, un altro solitario italiano, Giovanni Antonio Carrel, vi piantò il tricolore. Il primo era salito dalla Svizzera, via pericolosa ma più breve, e ci lasciò quattro compagni; il secondo dall'Italia, via meno difficile ma più lunga. Quintino Sella, intrepido e impaziente, avrebbe voluto precederli tutti e due. Ora è la moltitudine che verrà a tu per tu – come dicono le grandi insegne dell'estremo albergo – col gigante alpino.

La prima funivia, già in funzione, arriva ai 2600 metri del Plan Maison. E lì hanno issato un primo ritrovo. La seconda, assai più lunga, a fin d'anno raggiungerà i 3500 metri del Piano Rosà, dove d'inverno e d'estate non c'è che neve. Un volo di sei chilometri e mezzo. Un'altra funivia svizzera scenderà poi a Zermatt, e la scavalcata è compiuta. Da questo culmine partirà una raggiera d'itinerari sciistici e slittovie. E ci sarà il campo di pattinaggio, il campo di tennis, il golf. E ci potrà essere, poichè se n'è fatto promotore il Duca d'Aosta, un campo d'aviazione. Farci dell'umorismo non sarebbe difficile dopo Tartarin.

Poichè non tutti gli uomini hanno vent'anni, e non a tutti gli uomini che han vent'anni è consentito arrivarci con i mezzi propri, interviene, come in ogni opera umana, la macchina. La disprezzata macchina, che è sempre risparmio di energia e qualche volta guadagno di salute. Vogliamo spengere la luce elettrica che c'impedisce di lasciar gli occhi sotto il paralume della fiammella a petrolio, o toglier la parola alla radio che diffonde a tutti i sitibondi la musica riserbata ai templi – chiamiamoli templi – dei privilegiati? C'è poi una legge di compenso, e i privilegiati delle altre comodità sono spesso quelli che resterebbero qui diseredati senza il soccorso della strada per automobili e della teleferica.

Giunti ai 3500 metri, il Cervino sta veramente innanzi a voi in tutta la sua solenne e spiegata maestà. C'è da buscare il torcicollo a volerne fissare a lungo la cima, lassù dove perpetuamente si aggira, diafana e labile, una nuvoletta rosea, l'aureola della divinità.

Non c'è più che una differenza di novecento metri. E tutt'intorno, quasi alla vostra altezza, la cerchia enorme delle Grandi Muraglie, della Testa del Leone, del Breithorn, delle Cime Bianche, anfiteatro per un'orchestra da levare inni alle stelle, per un'assemblea che decreti un messaggio al Governatore dei mondi.

Siete in compagnia delle grandi Alpi. Più in su non c'è che la distesa bianca. L'umorismo tartarinesco può cercare anche una sua vena in questo vostro godimento ineffabile. Ma è certo che la vostra gioia voi ve la godete pienamente, e non siete scontenti di avere ottenuto tanto bene con l'assoluto rispetto alla legge del minimo sforzo. Che è la leva dell'universo fisico e morale.

MICHELE SAPONARO

ASTAROTTE, MAMMONA E ABADDON.

(Stampa a colori di Francesco Barret, *The Magus*, Londra 1801).

LO SPECCHIO DEI DIAVOLI E DELLE STREGHE

Fra il divino e l'umano, il mondo angelico: scala mistica di creature gioconde irradiate dalla luce, tripudianti negli spazî siderei; al disotto dell'umano, sempre più lontane da Dio, a popolare i regni foschi della notte, i demonî. Perpetua guerra tra il mondo della luce e il mondo delle tenebre. Alla concezione cristiana del mondo infernale – poderosa nel suo sviluppo filosofico, ma sobria nei dettagli, e poco concedente alla immaginazione – s'aggiungono, ospiti non importune, la leggenda e la fantasia, sospinte dal desiderio di penetrare l'arcano e di sostituire ai concetti le figure, ai simboli le realtà tangibili corporizzate, nel silenzio della Chiesa. Così come, dalla mancanza di notizie su certi periodi della vita di Gesù erano nati i vangeli apocrifi, per un analogo sentimento di pietà e, diciamo, di curiosità, non disgiunto dall'istinto del meraviglioso, prepotente nei popoli ridiventati fanciulli, si dava mano alla elaborazione delle leggende e dei miti infernali. Con ciò non si esclude che in tale concezione confluissero elementi speculativi più o meno decisa-

mente dogmatici, e che, altrove, dal mito elaborato dalla poesia e dall'arte si potesse passare a credere in esso o perlomeno a risentirne suggestioni; o, viceversa, con movimento più naturale, dalla fede nella leggenda si passasse alla sua ingenua rappresentazione artistica, in quel caratteristico refluire di motivi orientali, ebraici, pagani e cristiani che costituiscono la cultura dell'evo medio. Occultismo, stregoneria, magia, nelle loro forme più svariate, offrono documenti abbondanti di singolari smarrimenti dello spirito – allontanato, per breve tratto, dall'equilibrio cristiano – ma sono anche indizio indiretto di indagini e ricerche, d'insofferenze e di esperienze, da cui più tardi usciranno la scienza e il mondo moderno. L'arte romanica esemplifica magistralmente le suggestioni tratte da questo mondo demonico, nel quale balenano, vestite sinistramente, le vecchie deità pagane. Non ho capito perchè si sia tanto insistito a vedere nel mondo infernale-ferino, percosso dal gran peso delle colonne, a sostegno dei portali dei Duomi, nei capitelli squisitamente popolati di battaglie di fiere, semplicemente la manifestazione di un atteggiamento didattico della Chiesa; o peggio, una sua crudele pretesa di terrorizzare o, solamente, una necessità « funzionale » decorativo-architettonica e non, piuttosto, il segno di un istinto prepotente: il bisogno del meraviglioso. Al quale si rimette finalmente la soluzione dei problemi che travagliano esistenze ricche di vita sentimentale, polarizzate tra il mistero dell'amore e della morte.

L'APPARIZIONE DEI CINQUE DIAVOLI A SALOMONE.

IL CAPOBANDA BELIAL DANZA DINANZI A SALOMONE.

Al demonico si sono ispirati i due massimi poemi dell'umanità, la *Commedia* e il *Faust*. Il giudizio universale e la rappresentazione dei regni ultraterreni sono temi consueti nella iconografia delle arti figurate. Basterebbe per tutti il *Trionfo della Morte* del Camposanto di Pisa. La catena iconografica, sulla quale refluì potentemente l'ispirazione dantesca, discende ininterrotta fino al *Giudizio Universale* di Michelangelo e oltre. Ma le rappresentazioni più saporose delle nere coorti infernali e dei loro consorti e consociati quaggiù in terra, sono forse date dalle figurazioni xilografiche per illustrazioni libresche. In un curioso incunabolo impresso ad Augsburg nel 1473, autore Jacobus de Theramo, chiamato comunemente *Libro di Belial*, l'Inferno ci si presenta in forma di una bocca spalancata di drago, con dentro accoccolati e digrignanti cinque mali spiriti, ai quali Belial tiene allocuzione, facendo sfilare, con molta gravità, le catene dei suoi sillogismi. (Anche per Dante il diavolo era gran loico!). Altrove, nella stessa opera, l'ignoto anonimo illustratore introduce innanzi a Re Salomone, Belial, capobanda, esibentesi in un saggio di danza che sembra non essere del tutto sgradito al gran Re; mentre Mosè, presente, ne è contristato (è da notarsi l'occhio furbesco col quale il Re spia le mosse e le intenzioni occulte del diavolo). Re sapiente e per nulla timido se, in altro luogo, ricompostasi tutta la compagnia dei cinque demonî, si mantiene in attitudine di calma osservazione. Ma sarebbe ingenuo pensare che ai demonî il gusto della conversazione con gente dabbene faccia porre in dimenticanza il più urgente bisogno di azione. Cessando i conversari dottrinali, subentrano i piani offensivi, i cui obbiettivi – naturalmente – sono gli uomini. Emersi dalla loro sede naturale – fetidi, puzzolenti, con forte sentore di zolfo – fiutano la ghiotta preda, da assicurarsi, ghermita dai loro artigli, alla eternità. È un'anima uscita di fresco dal corpo del defunto, in forma di bambino nudo e spaurito, sulla quale i demonî avrebbero facilmente ragione se gli angeli buoni non vegliassero e non la volessero egual-

L'ALLEGORIA DELL'ANTICRISTO. (Milano, 1496).

LE STREGHE PARTONO PER IL SABBA.

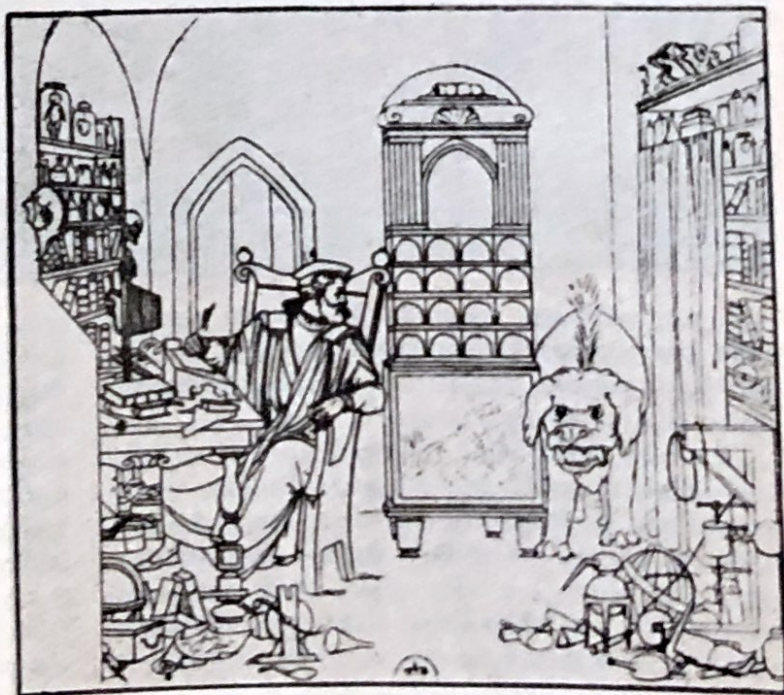
(Da Thomas Erastus: *Dialogues touchant le pouvoir des Sorcières*, Genève 1570).

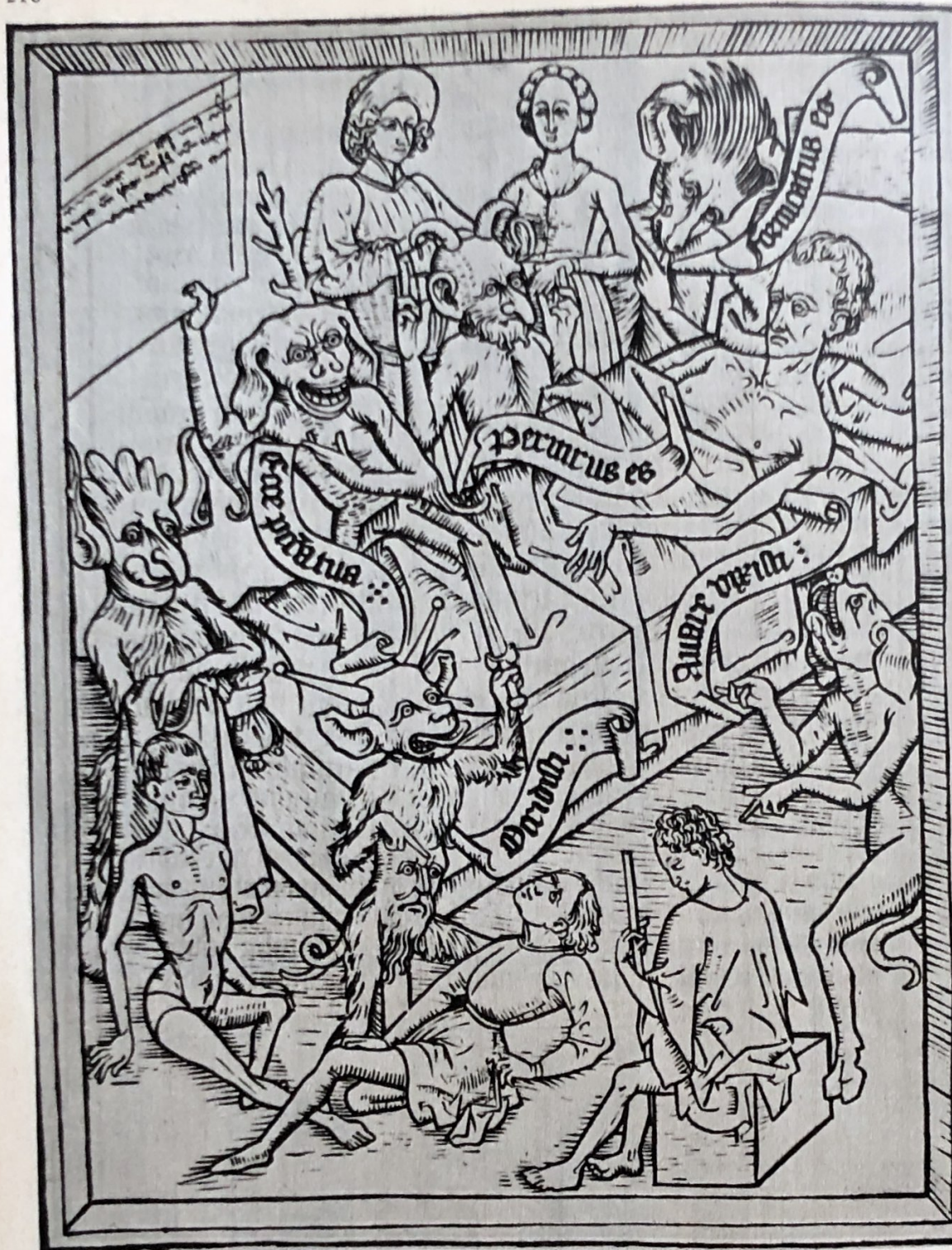
mente per loro. Del tema di questa contesa, densa di alti significati simbolici e in sè piena di movimento drammatico, l'arte si è abbondantemente impadronita. Duello mirando, nella soluzione del quale ha non poco peso la dantesca lacrimetta pianta sulla soglia della morte o il grado di preparazione dottrinale e di abilità dialettica dei contendenti se non, addirittura, l'astuzia, come avviene ad esempio per la salvazione di Faust, nella tragedia di Goethe, dovuta formalmente allo sbigottimento provocato nei demonî dalla pioggia delle mistiche rose. Talora la contesa dell'anima prende un vero e proprio aspetto di giudizio particolare, col relativo peso dei peccati e delle buone azioni del defunto, nella grande bilancia sostenuta dall'arcangelo Michele, presente il diavolo (portali della Cattedrale d'Autun, Chiesa di Souillac, Cattedrale di Bourges). Scena non collocata, sempre, in uno spazio astrale e trascendente, ma che può avvenire benissimo, con le debite modificazioni, al letto del moribondo. Nella figura si vede riprodotta una delle più sconcertanti xilografie tratte dalla rarissima *editio princeps* dell'*Ars moriendi* (Colonia 1475?). Intorno al letto del malato – assalito da una tentazione delle più gravi, quella che con linguaggio ecclesiastico si chiama *Disperazione della vita eterna* – fan ressa deformi diavoli pelosi con gli occhi sgranati e appuntati sulle facce bestiali di cane, di capro, di suino, di gallo. Essi accennano rispettivamente ai chiari cartigli nei quali stanno scritti i peccati del morente, evocano i crimini più salienti di costui, mentre la sua pupilla si spegne in un mare di tristezza. Come è ben naturale, l'attività degli spiriti mali non si restringe a manifestarsi nell'atto terminale della morte dell'individuo, ma interviene, sia respinta che sollecitata, in tutte le faccende umane, vessando con particolare accanimento i più buoni. La conclusione o, meglio, il coronamento di essa, la più alta manifestazione del genio del male, sarà costituita dalla venuta dell'Anticristo – la grande apparizione ingannevole – della quale l'*Apocalissi* di S. Giovanni offrì potenti prefigurazioni involute di simbolo e di allegorie. Rappresentazione dell'Anticristo è, appunto, il leone coronato, con una raggiera di serpenti similmente coronati che gli escono dalla testa, come si vede in una bella xilografia di effetto decorativo, tratta da un grazioso libretto popolare milanese del 1496. Da esso è tratta pure la curiosa figura, che

rappresenta uno degli episodi dell'infanzia dell'Anticristo, dove egli riceve omaggi dagli astanti, al contrario di Gesù che ebbe infanzia semplice e oscura. Successivamente, commentatore e illustratore, che tengono a seguire la tradizione, facente dell'Anticristo l'antitesi assoluta di Gesù, lo mostreranno giudice crudele, re spietato e senza misericordia, operatore di prodigi, esaltato in un trono d'oro e di lapislazzuli in cielo, a contraffazione della Ascensione; finchè egli non sarà travolto nel baratro dalle armate celesti. Qui interprete insuperato è il Durero, la cui potenza è ben percepibile anche se tradotta da uno dei maestri xilografi veneziani: Zovan Andrea.

Intervenendo nella vita religiosa, l'Ingannatore impegna le grandi battaglie, nelle quali il Santo fa da antagonista. È sufficiente per tutte il notissimo tema iconografico delle tribolazioni di S. Antonio eremita, che ha incontrato il favore di artisti come Isaac van Meckeln, David Tenier, Bruegel, Luca Cranach. Quest'ultimo lo immagina sollevato in aria da un nembo di spiritelli camuffati con aspetti del basso mondo animale degli ossirinchi e dei cirripedi, che lo torturano in mille modi, mentre egli, il Santo, oppone una calma imperturbabile, un po' sorniona. Come rileva acutamente Grillot de Givry nel *Musée des Sorciers*, dalla considerazione di una chiesa del Bene, coi suoi regolari ministri, è facile il passaggio a una chiesa del Male, nella quale – e perchè no? – si imiti, *grosso modo*, la gerarchia della prima, e se ne contraffacciano riti e cerimoniale. Da questa idea esce la strega e lo stregone, ministri di Satana e operatori in nome di esso; con forte soprannumero delle donne, cioè delle streghe, perchè era ben naturale che il sesso debole, escluso dal servizio di Dio, come per una sorta di rivalsa, accorresse numeroso al servizio del Suo rivale.

Originariamente la strega si limita a trar le sorti (donde la parola francese «sorcier» – colui che fa le sorti), a comporre filtri e a dare il malocchio, acquistando gradualmente poteri sempre più estesi. «Immobilizza i bastimenti sul mare, arresta i mulini a vento, fa inaridire le mammelle delle mucche, impedisce al grano di germogliare, rende nero improvvisamente il pane dei fornai, fa gelare il vino nelle botti...» (Grillot de Givry). Nella saporosa figura dell'Olaüs Magnus, *Historia de gentibus septentrionalibus*, una strega, rovesciando il suo calderone, pro-

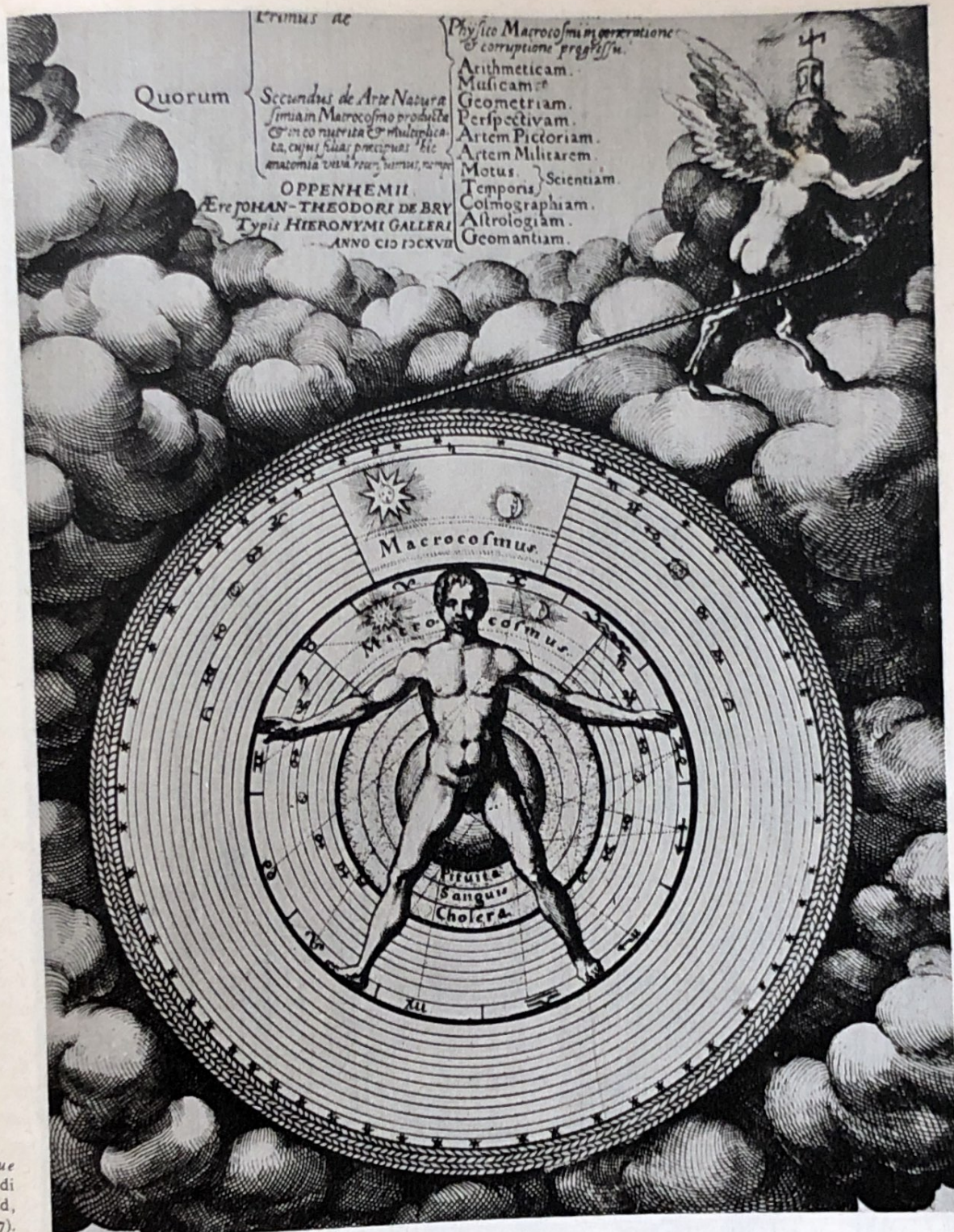
L'INFANZIA DELL'ANTICRISTO. (Milano, 1496).

MEFISTOFELE APPARE A FAUST SOTTO FORMA DI CANE.

(Da Maurizio Retzsch, *Die Umrisse zu Goethe's Faust*, Stoccarda 1834).

LA DISPERAZIONE DI SALVAR. LA CRISI È DETERMINATA DALLA PRESENZA DEI DIAVOLI DEFORMI CHE SI AFFOLLANO ATTORNO AL LETTO DELL'AGONIZZANTE.

(Da *Ars moriendi*, Colonia 1475?).

voca una tempesta sul mare. Più avanti, sempre nella stessa opera, uno stregone contratta con dei marinai la vendita dei venti, che tiene solidamente legati ai nodi di una corda.

La strega, nella quale è forte il sentimento della individualità, opera generalmente da sola e non sempre per mero istinto malvagio, ma anche talvolta per ritrarre un utile, come è il caso del malefizio dell'arco, per azione del quale un piede cresce d'un subito, e smisuratamente, al villano colpito, e la strega è pronta a ritirare il malanno se pagata. In fondo, però, una sorta di solidarietà le unisce. Solidarietà che si manifesta nel Sabba, l'adunanza plenaria presieduta dal diavolo in persona. La saga nordica ricorda alcune località dove la grande adunanza si svolgeva. Si tratta per lo più di cime desolate di montagne battute dai venti e immerse nella nebbia, come il Brocken, il monte Bructerius nello Harz, lo sfondo alla potente scena della notte di S. Valpurga; oppure intere regioni montagnose, come il Puy-de-Dôme nell'Alvernia; o la chiesa di Blokula in Isvezia; in Italia il noce di Benevento (« *Sopr'acqua e sottovento al noce di Benevento* »). Nel folclore di molti popoli è rimasta la notte del 23 giugno, che conserva la denominazione di *notte delle Streghe*. Con mezzi di locomozione assai rudimentali, su di un manico di scopa, su un caprone, su di un porco o più semplicemente sui lembi del mantello, vi perviene, volando, la strega; e, durante

ALTO A DESTRA,
TEMPO IN VESTE
FAUNO ALATO,
SVOLGE LA MA-
SSA AGGOMITOLA-
DELL'UNIVERSO,
TERMINANDO IL
OTO DELLE SFERE.

(Dalla *Utriusque cosmi historia*, di Roberto Fludd, Oppenheim 1617).

il volo, tra lo squittire delle civette consenzienti, l'ululo dei gufi, il latrato insistente dei cani, sfoga la sua ira dovunque passa, abbattendo le croci e svellendo le campane dalle celle dei campanili. Uno sguardo indiscreto su quella che noi, modernissimi, chiameremo *toilette* del volo lo dà l'artigiano nella xilografia che fa da frontispizio all'opera di Thomas Erastus, i *Dialogues touchant le pouvoir des sorcières*; origliando alla porta, egli ha certamente assistito alla spalmatura dell'unguento, necessaria operazione per prendere quota. Ora siamo nella fase finale, al momento della partenza. Bolle il calderone sul camino, sulla via tracciata dal fumo sta scomparendo una strega, la prima è già uscita dal comignolo, inchinata come una banderuola dei venti; una terza si allaccia i calzari; la quarta, seduta, aspetta paziente il suo turno. Per le fasi della cerimonia, se pure non vogliamo ritornare al *Faust*, in quel gran senso di vastità tutta goethiana e nella magistrale individuazione dei tipi, nella scena che – non so perchè – a taluno è sembrata ripiena di turpitudine nauseabonda, sarà sufficiente, nella sua relazione da impiegato scrupoloso, ascoltare Florimond de Rémond (ricordato dal Grillot de Givry), consigliere al parlamento di Bordeaux nel secolo XVIII, reduce da un Sabba parziale, tenuto al Puy-de-Dôm. Egli asserisce di aver visto il diavolo in carne e ossa (cioè nella carne e nell'ossa di un caprone) ordinare il segno della

LA BATTAGLIA FINALE DEI DEMONI

(Dal Durero, *Zovan Andrea*).

croce con la mano sinistra ed altre piacevolezze rituali; dopo avere, però, acceso e fatto accendere agli astanti una candeletta nera sospesa fra le corna con una emissione di fuoco ottenuta dalla coda. Anne Jacqueline Costes, suora in odore di santità nel monastero della Visitazione di Annecy, ha la ventura di vedere apparire, dirette alla montagna, orribili « *figures de chatz, de boucs, de serpens, de dragons et de toutes sortes d'animaux cruels, impures et immondes, qui tenoient leur sabbat et qui faisoient d'orribles meslanges, qui proferoient des paroles les plus infâmes et les plus sacrilèges...* », che, con tutta probabilità, saranno le streghe allegramente trasportate da un diavolo dalla testa di gallo nel *De lamiis et phitonicis mulieribus* di Ulrico Molitor.

Partecipazione o no al sabba, iniziazione o meno ai misteri, il diavolo non concede favori se non a contropartita. Egli esige dagli adepti la stipulazione di un contratto, in virtù del quale, con la elargizione dei beni temporali, si assicuri la parte immortale di essi. Ecco l'idea del patto

...o d'orrore, il Guaccio, nel *Compen-* ...*Maleficarum*, racconta che, dopo la ...one rinunzia alla fede, gli adepti cal-...sano la Croce. Allora il diavolo, col ...lo composto a gravità, li segna in fronte ...l'unghia, quasi a toglier loro il carat-...e indelebile del battesimo. La formula ...l patto, redatta in una pergamena ver-...e, sarà perfetta quando sia contrasse-...ata da una goccia di sangue. Come nel ...aust, il quale però fa dell'ironia su Me-...stofele per quelle che a lui sembrano ...ottigliezze giuridiche. Senonchè nella ...ezione goethiana è evidente l'influsso ...ello spirito razionalistico, evidente per-...no nella foggia del vestire di Mefistofele, ...quanto diversa dall'immane mostro dan-...esco che divora i traditori di Dio e del-l'Impero, dalle raffigurazioni ircocefale dei ...capitelli romanici o dalle varie contami-...nazioni umano-ferine dei primitivi!

Mefistofele s'è vestito alla moda, ha ...messo la giubba, spadino e calzoni rossi ...ed è «gentiluomo compito», sarcastico e ...motteggiatore, intento ad occultare il piè ...forcuto, avanzo rimastogli dei suoi attri-...buti infernali e a cancellare l'impressione ...della sua prima comparsa sotto le spoglie ...di can barbone. (Vedi la figura tratta da ...Maurizio Retzsch).

Del graduale incivilirsi di Satana sono ...una tappa i tre ceffi dal piglio di briganti ...in agguato della figura qui riprodotta, di ...forte sapore romantico, desunta dal *The Magus* di Francesco Barrett (1801). Esat-tamente essi rispondono ai nomi di Asta-rotte, Abaddon e Mammona... esemplari ragguardevoli ai quali si potrebbe aggiun-gere qualche pizzico della serie del *Di-zionario infernale* di Collin de Plancy, non oltre, Dio ne guardi, perchè a vo-lerne fare una rassegna sommaria non ba-sterebbero gli schedarî della più fornita polizia criminale o della biblioteca più ricca. Secondo Giovanni Wier o Vierus, che limita assai la cifra ottenuta come per una germinazione del numero caba-listico 6 (6 legioni ciascuna di 66 coorti, ciascuna coorte comprendente a sua volta 666 compagnie di 6666 individui ciascu-na!) essi ammonterebbero alla ragguarde-vole cifra di 7.500.000, con un'organica degna di un esercito moderno; cifra ab-bastanza sufficiente – osserva il Grillot de Givry – per il tormento dell'umanità.

Se poi ci pungesse vaghezza di sapere qualche cosa sui quadri, ci soccorrerebbe il *Dragon rouge*, col curioso ordine di precedenze al quale s'affianca l'effigie dei neri dignitarî.

LA STREGA SOLLEVA UNA TEMPESTA.

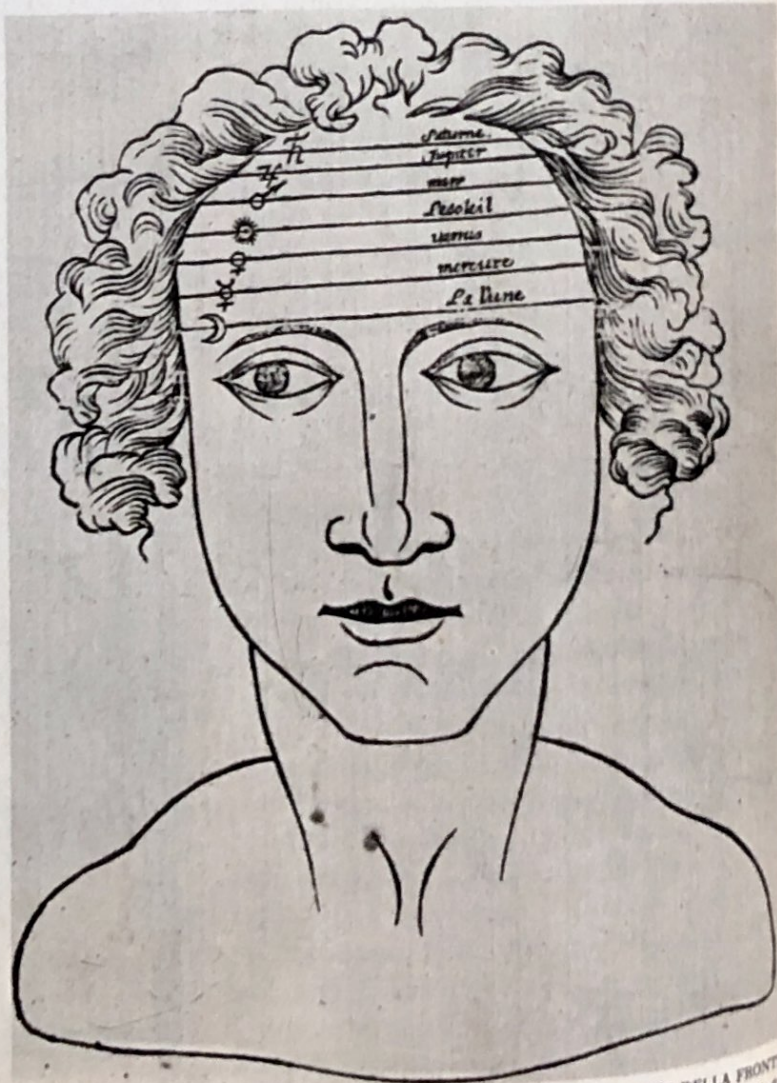
LA VENDITA DEI VENTI AI MARINAI.
(Dall'*Orbis Magnus: historia de gentibus septentrionalibus*, Romae 1558).

STREGHE TRASFORMATE IN ANIMALI.
(Da Ulrich Molitor, *De lamiis et phitonicis mulieribus*, Costanza, 1489).

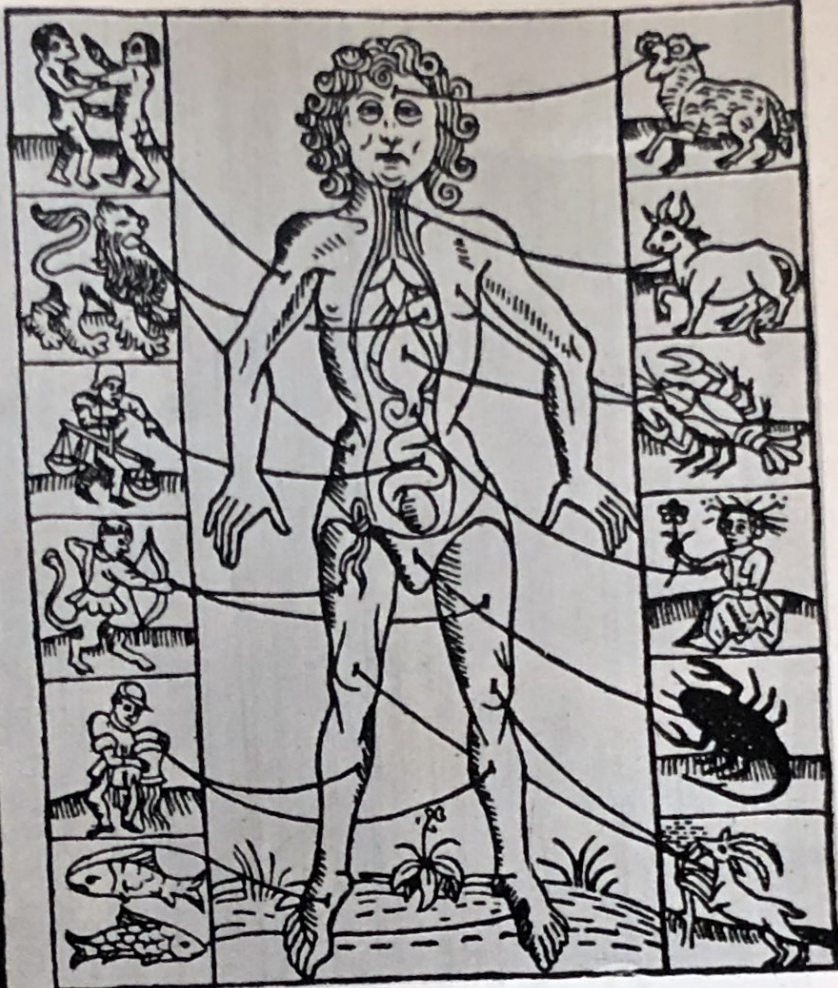
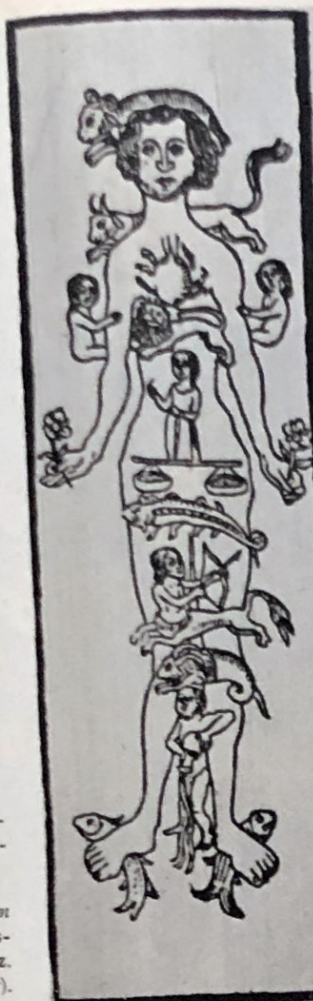
CONCERTO VOCALE DI STREGHE: AL PIANOFORTE, IL DIAVOLO ZOPPO.

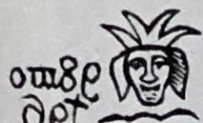
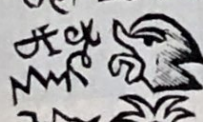
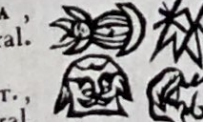
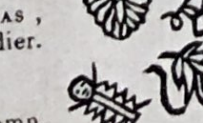
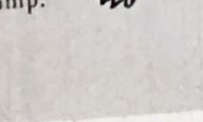
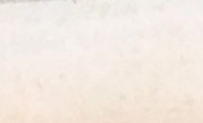
(Da *Francesco van den Wyngaert*, Stampa della collezione Grillot de Givry. Sec. XVII).

Ma la disciplina ermetica non riserba solamente capitoli terrificanti, nè l'arte, per sua ispirazione, illustra scene come quella singolare qui riprodotta, rappresentante una ben congegnata orchestra di streghe (osservate la tastiera del piano costituita da zampine di gatti!); nè il diavolo è solamente e sempre il distruttore.

Accanto alla magìa nera v'è la magìa bianca, e dove la prima s'affanna a tessere malanni ai poveri mortali, l'altra, la seconda, non va esente da pretese filantropiche, anche se non del tutto prive di una certa ambiguità. E maghi, nella considerazione del popolo, furono considerati spiriti non del tutto soddisfatti dal possesso delle dottrine acquisite, bruciati dal desiderio della ricerca: grandissimo, fra tutti, il divino Leonardo, ma anche Pico della Mirandola, Della Porta, Cardano, Paracelso, Agrippa di Nettesheim, Jacob Boehme... Dalla concezione di un universo, sul quale agiscono forze oscure e disordinate, essi pervenivano, gradatamente, alle riposanti analogie macro e microcosmiche, dove non poco si manifesta il genio architettonico dell'epoca, e trovavano nel cielo e nell'uomo i segni della sostanza comune o della affinità che li lega. Infatti, mosse da una identica ispirazione, escono le gustose stampe dove

I CORPI ASTRALI NELLE LINEE DELLA FRONTE (Da Cardano, *Metaposcopia*, Parigi 1658).

...nistra, lo zo... nel corpo ...ano.

(...Compost et Ka... ...drier des Bergers, ...gi 1494).

...destra: analogie macro e mi...crocosmiche.

(Dal *Martirologium der Heiligen*, Strasburgo 1484. Collez. Grillot de Givry).

Ordine gerarchico infernale. (Dal *Dragon rouge*, Avignone 1522).

lo Zodiaco appar legato a particolari zone del corpo umano. E la similitudine leonardesca della terra, grande creatura respirante nel moto eterno dei venti e del mare; venosa e sanguigna nella circolazione delle acque; provveduta di sistema osseo nella compagine delle rocce. Infine l'uomo, centro dell'universo, perfezione del creato, ma insieme luogo dove tutti gli influssi celesti si raccolgono.

Del resto il diavolo, come ho detto, non è sempre e solamente distruttore se, mescolandosi agli uomini, e quasi per emularne l'attività, stanco delle sue negazioni, ha innalzato mirande opere di ingegneria, mura massicce, ponti arditi in Italia, in Francia, dappertutto: contentandosi poi, assai beffato dall'anima semplice di un Santo, che lo ricompensava dei sassi rotolati e dei macigni percossi, scavati, tagliati, ordinati, col dono miserello di un gatto, o, tuttalpiù, se osava una protesta, si limitava, da fine ironista, a lasciar tracce del suo passaggio sui muri esterni delle absidi delle nostre cattedrali marmoree, segnandole del suo artiglio con una traccia così bizzarra e fitta di fossette, che è ben arduo, per non dire impossibile, contare. Provate, se non ci credete.

SERGIO SAMEK-LODOVICI

Autarchia floreale

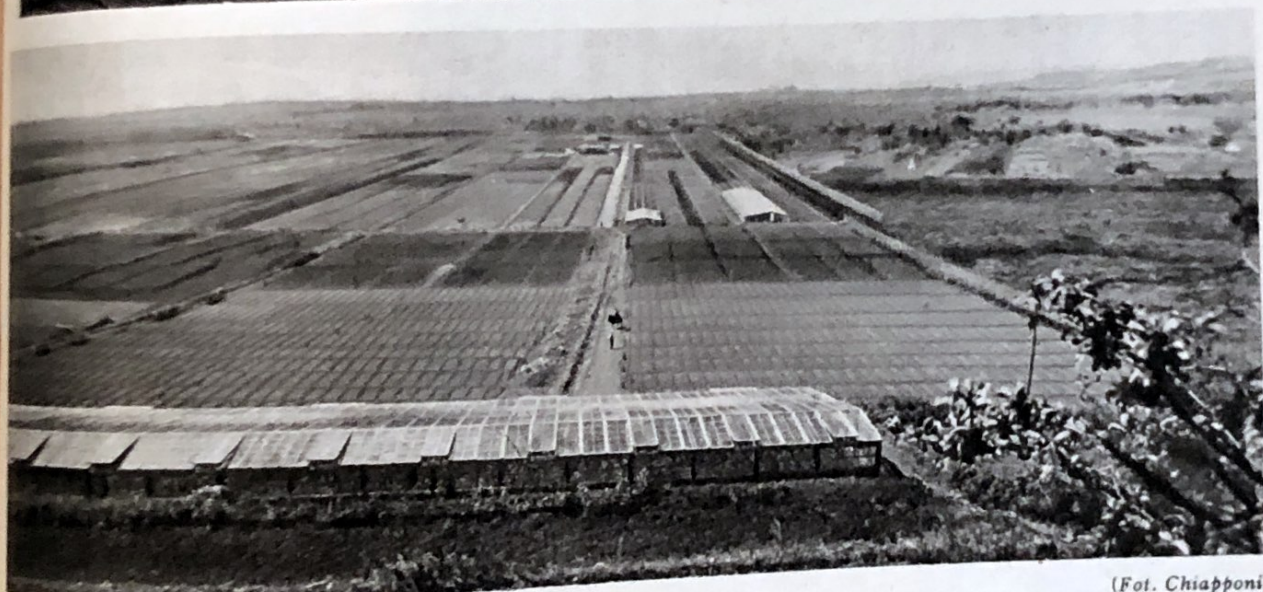
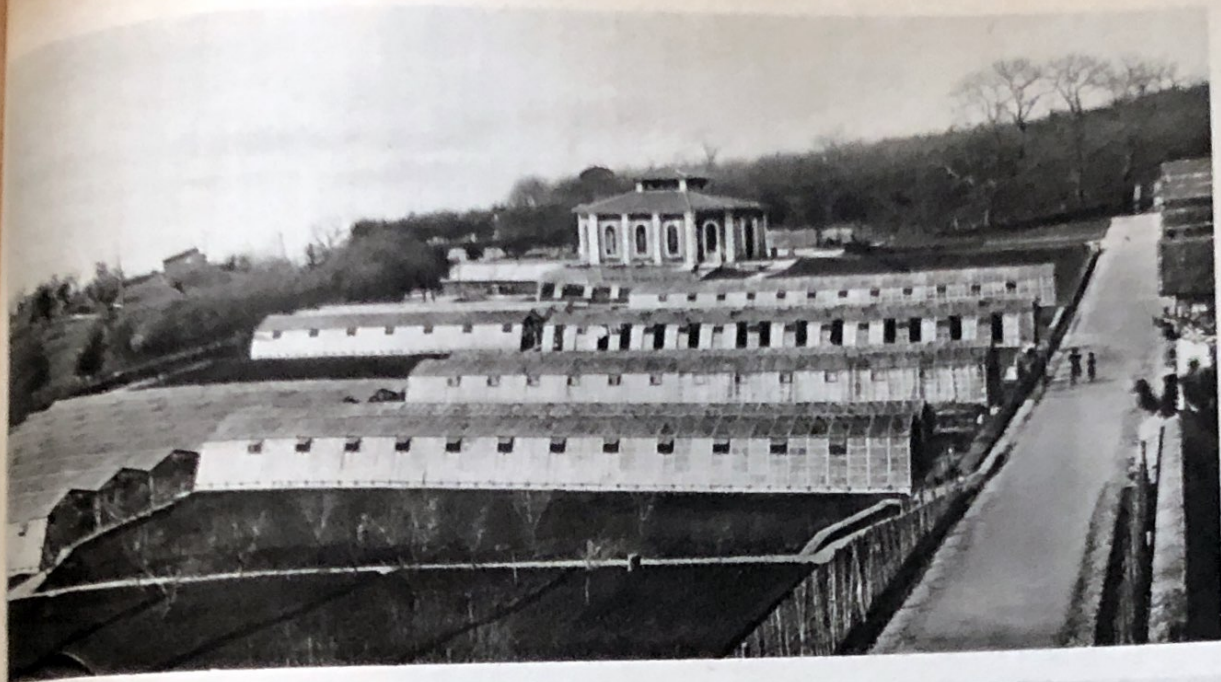
(Fot. G. Galimberti)

La *Genesi* non dice in quale giorno della creazione sbocciasse il primo fiore. Forse là, nell'incomparabile giardino, tra i due fiumi fraterni, tutte le corolle della flora terrestre s'aprirono insieme al bacio del Sole, e ciascuna fu, sin dall'inizio, perfetta nella sua diversa bellezza.

L'uomo, peccatore ed infelice, attinse subito a questa fonte un grande conforto. Offerse fiori all'amore divino e profano, al ricordo e alla speranza, e il fiore fu delizioso compagno della sua vita attraverso i millenni, nelle civiltà e nei paesi più disparati.

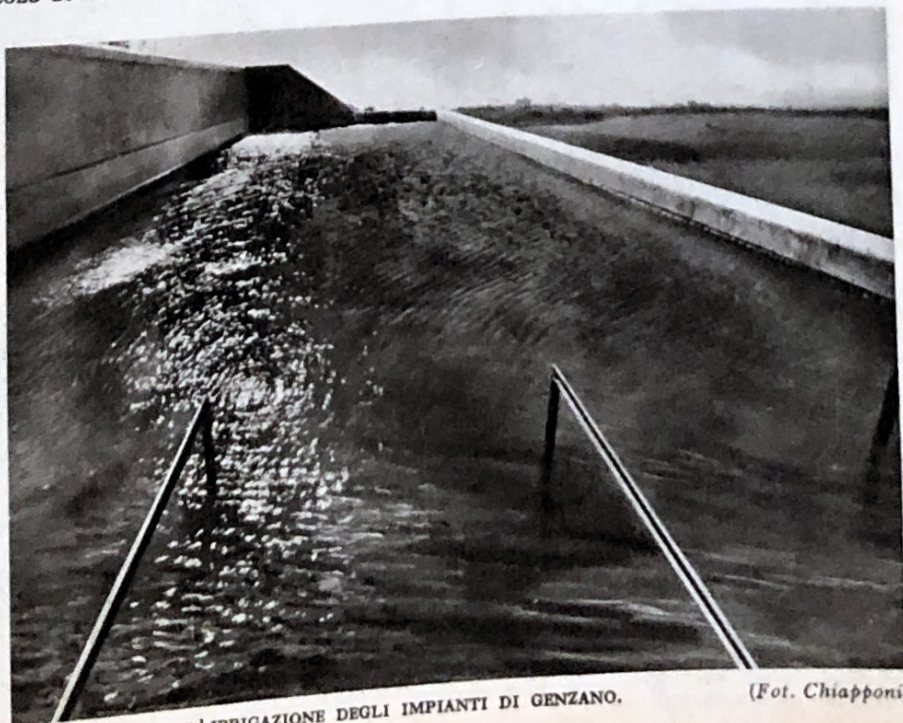
Perchè l'uomo può essere sordo alla musica del vento e a quella delle acque, e magari confondere un larice con un abete, ma non può fraintendere il linguaggio del fiore, che è la più soave parola della natura.

Sbocciato al sommo del ramo o sul cuore della zolla, solitario o moltitudine, umile od eletto, questo custode del seme, questo annunciatore del frutto è veramente il tesoro di tutte le creature e di tutte le terre: vi sono altitudini che non conoscono altra vegetazione se non il fiore; stagioni addormentate che si risvegliano col fiore in bocca; acque morte stellanti di corolle. Soprattutto chi viaggia sa che per quanto è largo il giro del Sole sul mondo ogni paese sventola il suo fiore tipico come un'inconfondibile bandiera.

Una volta, quando le popolazioni vivevano sparse nelle campagne e nei borghi, quando le case cittadine sorgevano più larghe che alte in mezzo ad oasi di verde, persino il diseredato possedeva quella benedetta spanna di terra trasformabile in aiola; ma oggi che il fenomeno dell'urbanesimo ha reso prezioso ogni centimetro di terreno fabbricabile e i muri sono cresciuti a detrimento degli alberi, i giardini dei ricchi e le aiole dei poveri si sono rifugiati sulle terrazze e sui davanzali. D'altronde, possedere in città un po' di terra al sole, buona per qualcosa di vivo e di coltivabile, è gran fortuna, ma non è tutto: occorre anche avere il tempo di dedicarsi al giardinaggio, mentre, purtroppo, l'orario lavorativo delle metropoli, l'assillante incubo degli affari che

(Fot. Chiapponi)

LE VASTE SERRE DELLO STABILIMENTO FLORICOLO DI GENZANO DI ROMA.

perseguita l'uomo fino nel sonno, la necessità d'ingranarsi nel giro vorticoso della vita moderna, stanno ostinatamente contro allo svago riposante. Ciò nondimeno la nostra passione pei fiori non s'è intiepidita.

Prigionieri come siamo del cemento armato, respirando polvere, fumo e benzina, ci sembra che una corolla fiorente nel grigiore di questi alveari possa compensarci un poco dell'orizzonte che abbiamo perduto. È innegabile che, più la vita cittadina ci costringe, più il fiore risponde ad un bisogno dell'anima. E poichè è ben difficile che possiamo cogliere fasci di fiori sulle colline e sulle prode, ecco che al nostro desiderio risponde l'industria del fiore; industria recente, sorta a

I SERBATOI PER L'IRRIGAZIONE DEGLI IMPIANTI DI GENZANO. (Fot. Chiapponi)

poco a poco ed ora sviluppata con vantaggi economici non indifferenti.

Là dove, grazie alla mitezza del clima, la terra produce naturalmente fioriture precoci, o là dove, favoriti da rapide comunicazioni, è possibile diffondere il prodotto delle serre e dei giardini su raggio estesissimo, sorsero i migliori centri di floricoltura e di commercio o, come il mercato ligure per le rose ed i garofani, quello olandese per i tulipani e le piante bulbose, quello germanico per i lillà. Pertanto, mentre ciò rappresentava un notevole progresso, perchè rendeva partecipi dei favori d'un suolo e d'un clima speciali o dei pregi d'una speciale tecnica chi non possedeva nè gli uni nè l'altra, finiva poi anche a costituire un ostacolo non indifferente alla diffusione della merce delicatissima, poichè le spese di trasporto e di dogana ne innalzavano il prezzo in tal modo da renderne l'acquisto assai difficile da parte della gran massa, la quale è portata per istinto e per tradizione a far largo consumo di fiori spe-

GENZANO – CAMPI DI ROSE. (*Fot. G. Galimberti e Chiapponi*)

nelle circostanze salienti, sia sia dolorose, della vita.

È bensì vero che per rispondere all'imponente richiesta vennero creati centri di floricoltura alla periferia di alcune città; ma per diverse ragioni l'esempio non fu seguito in ogni parte d'Italia, né sempre tali centri, insufficientemente attrezzati, poterono rispondere adeguatamente, sia per qualità sia per la quantità del prodotto, all'esigenza del mercato. Per cui si doveva ricorrere all'estero con lo svantaggio economico già visto, al quale sarebbe logico assoggettarsi nel solo caso che il nostro Paese non potesse offrire altrettanto.

Ma noi sappiamo che non è un'iperbole chiamare l'Italia il *giardino d'Europa*, dacchè, per volontà di Dio, questa nostra terra benedetta, dalle Alpi alla Sicilia, sui monti, sulle pianure, sui mari è veramente la terra dei fiori.

Bisognava aiutare la terra, aiutando l'uomo. Bisognava trasformare il giardiniere dilettante in professionista, incoraggiarlo a studiare, a sperimentare, a in-

...ZANO – SERRE DEI TULIPANI IN FORZATURA.

(Fot. G. Galimberti e Chiapponi)

traprendere e a specializzarsi come per qualunque altra branca del sapere; bisognava accompagnare la passione alla tecnica, la genialità alla pazienza; incitare l'amor proprio del floricoltore con mostre e rassegne; porre il nostro traguardo oltre la perfezione dei tipi e delle specie provenienti dall'estero.

A questo fine sorsero società orticole in Lombardia, in Piemonte, in Toscana, nel Lazio.

La *Società Orticola Lombarda*, con sede in Milano, la *Società degli Amici dei Fiori*, con sede in Roma, e quella *Toscana di Agricoltura* (per non citare che alcuni fra i sodalizi meritevoli di ricordo) ebbero ed hanno, mediante riuscite esposizioni, spesse volte internazionali, l'altissimo merito di porre in luce meridiana il fatto che in Italia sono possibili tutte le colture per cui vanno famosi alcuni paesi stranieri e che la presunta nostra inferiorità di tecnica e di clima è un preconcetto che, purtroppo, ci è costato dei milioni.

L'incoraggiamento che queste benemerite Società dettero ai floricoltori raggiunse il duplice scopo di spingerli non solo a produrre tutte

GENZANO – CAMPI DI GAROFANI. (*Fot. G. Galimberti e Chiapponi*)

le qualità di fiori che il mercato richiede, ma a produrle in quantità sempre crescente, così da stimolare, col relativo ribasso dei prezzi, un maggior consumo di fiori recisi e di piante ornamentali, sorriso e luce delle nostre case cittadine.

La città che maggiormente soffriva per la penuria dei fiori e sulla quale s'era maggiormente rivolta l'attenzione della *Società degli Amici dei Fiori* è Roma, Roma che, con le molte sue feste religiose, i frequenti ricevimenti ufficiali ai ministeri, alle ambasciate e nelle case principesche, coi suoi numerosissimi alberghi e il grandioso movimento dei forestieri, consuma una quantità eccezionale di fiori.

Le statistiche assicurano che Roma paga al culto dei fiori un tributo annuo di oltre 10 milioni; ma di questi 10 milioni, tutti i giardini della periferia e i floricoltori locali uniti non possono fornirne che un terzo! Per i rimanenti due terzi bisogna ricorrere ad altri mercati italiani e, quel che è peggio, anche ai mercati esteri, e ciò nonostante che i colli romani, baciati da un sole smagliante, offrano terreni estesissimi adatti alla coltura delle più

– SERRA DELLE CELLE ETIOPICHE. (Fot. G. Galimberti e Chiapponi)

svariate specie floreali. È anche vero che il numero dei floricoltori s'è, in questi ultimi anni, notevolmente accresciuto; ma, a parte lodevoli e ben sistemati impianti, si tratta ancora di azioni sporadiche, di timidi tentativi, non di una razionale e completa soluzione dell'importante problema. La quasi totalità degli stabilimenti orticoli si limita, infatti, a produrre il fabbisogno commerciale dei proprietarî, che sono anche esercenti di uno o più negozi di fiori. Per raggiungere la meta, sarebbero occorsi concezioni diverse, mezzi larghissimi e ardimento a tutta prova.

Per buona sorte, qualche anno fa, il problema attrasse l'attenzione di un agricoltore avvezzo ad affrontare le contingenze con criterî anche industriali.

Giovanni Armenise, il fortunato possessore di una vastissima estensione di terreno a Genzano di Roma, sui colli Albani, ha capito sùbito che la coltura dei fiori più richiesti sul mercato di Roma – fatta nelle vicinanze della città in condizioni di terreno e di clima favorevolissimi, con un'organizzazione tecnica e commerciale inappuntabili – avrebbe potuto compensare adeguatamente le fatiche e le spese inevitabili.

GENZANO – CAMPO DI 300.000 BULBI.

(Fot. G. Galimberti e Chiapponi)

Partito dal concetto che Roma, per il suo rapido sviluppo, accentuerà sempre più la sua già fortissima richiesta di prodotti floreali, ha considerato che qualunque impianto anche grandioso avrebbe trovato in essa lo sbocco necessario: e poichè le spese di trasporto da Genzano al mercato di Roma sarebbero state assai minori di quelle per merce provenienti dalla Riviera Ligure o, peggio, dai mercati esteri, mentre lo stato di conservazione di questa merce delicata, per la vicinanza di Genzano a Roma, sarebbe risultato perfetto, il commercio locale si sarebbe sviluppato in condizioni eccezionali, anche perchè non avrebbe subito alcuna perdita per lo scarto che, viceversa, i fiori, assoggettati a due e tre giorni di viaggio, hanno fortissimo.

Si aggiunga che qui, favoriti dal clima, si sarebbero potuti offrire prodotti di piena aria, come *Anemoni*, *Amaryllis*, *Aster*, *Phlox*, *Bouvardie*, *Crisantemi*, *Delfini*, *Fresie*, *Gipsofile*, *Iris di Olanda*, *Peonie*, *Ranuncoli*, *Violacciocche*, *Violette*, ecc., in anticipo di una o due settimane sulla piena affluenza del prodotto agli altri mercati.

Infine, vantaggio altissimo in questi tempi di scambî controllati e difficili, la nuova industria avrebbe contribuito a migliorare lo sbilancio commerciale con l'estero, trattenendo in patria somme cospicue.

AMARYLLIS. (Fot. B. Weymar)

Stabilito il suo piano di lavoro, l'Armenise lo ha attuato con metodo, basandosi su studî, ricerche ed esperimenti; ha visitato le principali colture dell'Olanda, del Belgio e della Germania; ha acquistato bulbi e piante all'estero, per sottoporli in Italia ad accurate osservazioni; ha stabilito il comportamento delle singole specie al nostro clima e sul nostro terreno; s'è accertato della facilità di riproduzione delle varietà scelte e della costanza dei tipi; ha selezionato le razze su cui insistere, come quelle che godono maggiori simpatie da parte del pubblico, ed ha fissate le nuove varietà da lanciare con probabile successo; quindi, s'è messo arditamente al lavoro, dedicando alla grande opera quasi quaranta ettari di terreno, dieci dei quali sul dorso della collina che forma il cercine superiore del cratere di Ariccia, ed il resto sul fondo (altra volta lago) del vulcano stesso, con un dislivello, fra l'una e l'altra parte dell'azienda, di ben 225 metri.

Il terreno vulcanico, ricco di potassa e di ferro, è, nella parte alta, leggero e sciolto, mentre nella parte bassa è più forte e argilloso; onde in alto vien fatta la coltura delle piante bulbose da forzare e s'è creato un centro di produzione invernale, mentre in basso, su terreno più fresco e ricco di acqua, si è creato un centro estivo-autunnale di produzione di piena aria, zona di riposo e riproduzione per piante in genere.

Le serre calde per la forzatura e l'allevamento delle piante delicate sorgono nella parte superiore, e il loro sviluppo è impressionante. Si può calcolare una superficie coperta e copribile con vetrate, di oltre ventimila metri quadrati, superficie che ben pochi impianti d'Europa hanno fin qui raggiunto. Le serre modernissime sono fornite di telai *Standard*, di termosifone e di vetri speciali capaci di trattenere le radiazioni solari, dannose alle piante più delicate. I lavori di adattamento del terreno risultano colossali. Sono state tracciate aiole lunghe quasi un chilometro; a perdita d'occhio si stendono i campi fluttuanti di *Garofani*, di *Lillà*, di candidi *Gigli*, di *Mughetti*, *Dalie*, *Crisantemi*, *Narcisi*, *Cinerarie*. Entro alle serre, ove subiscono la forzatura, sbocciano a decine di migliaia le *Rose* e i *Tulipani*; aprono le variopinte campanule a mille a mille i *Gladioli*,

ORTENSIE. (*Fot. G. Galimberti*)

gli *Iris* multicolori, le grandi foglie smaglianti delle *Begonie*...

In altre serre, solenni come cattedrali, innalzano le loro delicatissime trine miriadi di *Capelvenere* o stendono rosse infiorescenze migliaia e migliaia di *Poinsettie*, *Calle d'avorio*, *Tuberose languide*, *Ciclamini* fiammanti, *Mughetti* soavissimi. Le scarpate fra i ripiani sono coltivate interamente a *Violette* di Nemi, profumatissime, e pei viali larghi, selciati come arterie stradali, che si snodano tra le immense aiole e le serre, tutti fioriti di *Mimose*, passano rapidi gli autocarri che trasportano il materiale e la merce.

Per la conservazione dei bulbi e dei rizomi, durante il periodo di riposo dei singoli tipi, esistono vasti magazzini asciutti, ben aereati e riscaldati in caso di eventuali abbassamenti di temperatura, forniti di mobili telai a rete, simili a quelli in uso per i bachi da seta.

Il rifornimento dell'acqua, con le estati secche e prolungate di Genzano, ha rappresentato il problema di più difficile soluzione, ma anch'esso è stato risolto in modo perfetto con la bonifica del fondo paludoso del cratere, e l'impianto di pompe poderose, che sollevano l'acqua e la diffondono in ogni reparto. A garantirsi contro eventuali guasti dell'impianto idraulico principale sono stati costruiti altri serbatoi di riserva, nei quali viene raccolta e sfruttata l'acqua piovana.

Al compimento di quest'opera grandiosa lavorarono durante tre anni, e tuttora lavorano, centinaia e centinaia di operai; ma il successo si delinea adeguato allo sforzo. A soli tre anni dall'inizio dei lavori, può dirsi che per molti tipi di fiori il mercato di Roma sia già quasi totalmente rifornito da Genzano, e non tarderà molto ad esserlo anche per gli altri tipi di cui fummo sempre tributari all'estero.

Va notato che l'esempio promettente di Genzano ha indotto molti agricoltori dei dintorni di Roma a dedicare vasti appezzamenti di terreno alla floricoltura, dimodochè questa zona alla periferia della Città Eterna va trasformandosi, giorno per giorno, in un meraviglioso giardino, fonte di ricchezza per l'operosa popolazione.

Ma si attende di più.

Si attende che l'esempio venga seguito da tutte le regioni d'Italia, specialmente in vicinanza delle grandi città, e che accanto ai già famosi centri agricoli sorgano altrettanti centri floreali, che a seconda del suolo e del clima daranno prodotti tipici di prima qualità, rispondendo esaurientemente alla richiesta ognor crescente dei nostri mercati ed affrancandoci dall'estero anche in questo campo della grazia e della bellezza, in nome dell'autarchia voluta dal Duce.

LINO VACCARI

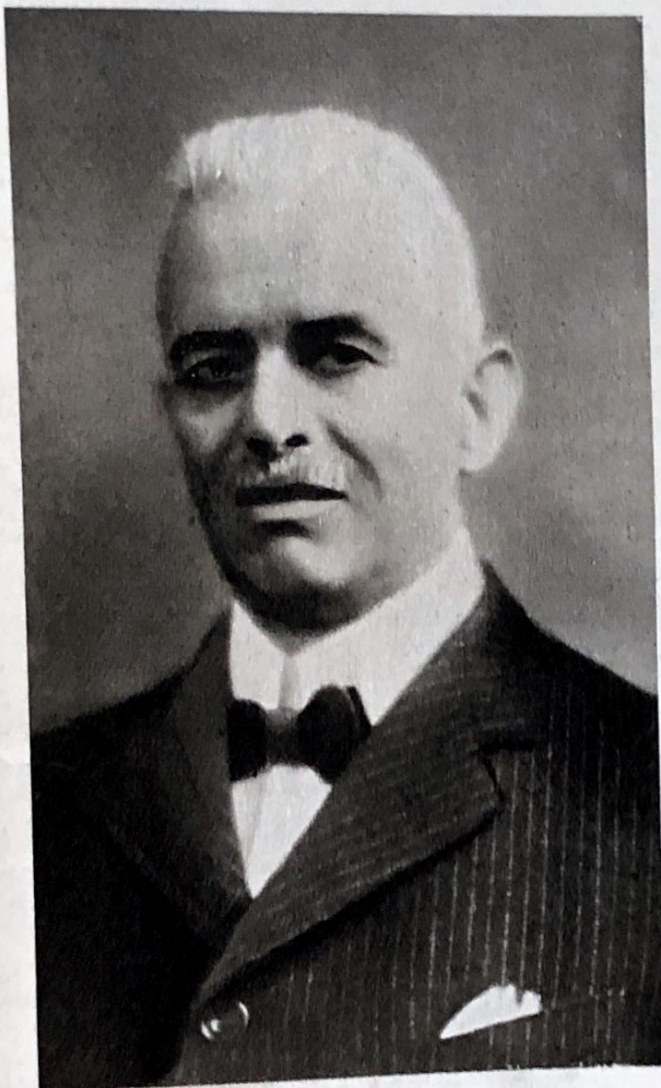
VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CAMILLO MAGNOCAVALLO

L'11 gennaio, all'età di 74 anni, cessò di vivere il rag. cav. Camillo Magnocavallo, da 32 anni Sindaco della nostra Istituzione, anzi Capo del Collegio Sindacale.

Il Suo nome, apposto alle periodiche relazioni sul bilancio, lo aveva reso noto anche ai Soci residenti nelle più lontane provincie, e su quel nome ogni anno convergeva unanime il voto dell'Assemblea per riconfermargli la fiducia e l'incarico. Ma soltanto noi, che Gli fummo accanto in solidarietà di opere e di pensieri, possiamo oggi misurare quanto sia crudele la Sua perdita per gli amici e per il nostro Sodalizio.

Apparteneva alla schiera di avanguardia e, legatissimo a Johnson e a Bertarelli, coi quali era venuto al T.C.I. dalla palestra e dallo sport, era stato scelto e proposto da quei due primi nostri Presidenti, che ben conoscevano la Sua integrità adamantina e gli slanci generosi del Suo temperamento; chè in Lui le due qualità intimamente e serenamente si armonizzavano, e l'occhio sempre vigile non attenuò mai l'ardore della Sua fede.

Perciò anche durante i molti anni in cui fu industriale stimatissimo seguì con vera passione il nostro Istituto; ma quando poi, alcuni anni or sono, ancor pieno di vigore, si ritrasse dagli affari, allora la Sua partecipazione alla vita amministrativa del Sodalizio si fece quotidiana, ed era diventato abituale per noi vederlo nei nostri uffici collaborare con la Presidenza e coi Funzionari, dai quali sollecitava Egli stesso sempre nuove occasioni per rendersi utile.

*Camillo Magnocavallo fu un magnifico esempio di quelle care tempre lombarde, modeste e fattive, che, nel lavoro professionale, come negli incarichi volontariamente assunti, cercano, primo fra tutti i compensi, l'approvazione della loro coscienza e quindi proseguono diritte per la loro via. Così, pur in questi ultimi anni vissuti in meritata agiatezza, la Sua vita fu ancora e sempre operosa. Non sappiamo se da giovane avesse pensato a scegliersi un motto; ne adottò certamente uno più tardi, fregiandone le Sue carte, e diceva: «*Absque labore nihil*», nulla ha valore senza il lavoro. Giunta l'ora del Suo grande riposo, la Consociazione Turistica Italiana depone davanti alla salma dell'uomo valente, giusto, semplice e disinteressato che tanto lavorò per lei, l'omaggio commosso della propria riconoscenza e alla Vedova e ai Figli presenta l'espressione del comune rimpianto.*

L'omaggio al Duce del secondo volume dell'opera "*Il volto agricolo dell'Italia*".

Dai giornali:

« Il Duce ha ricevuto il sen. Carlo Bonardi, Presidente della Consociazione Turistica Italiana, e il sen. Arturo Marescalchi, i quali gli hanno fatto omaggio del secondo ed ultimo volume dell'opera « Il volto agricolo dell'Italia » (1). L'opera, della quale è autore il sen. Marescalchi, è dedicata al Duce ed è pubblicata dalla Consociazione nel quarantennio della sua fondazione.

« Il Duce ha gradito l'omaggio e si è compiaciuto per l'opera che illustra degnamente l'Italia nel suo aspetto agricolo ed estetico ».

(1) CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA (C. Italia, 10 - Milano). – *Il volto agricolo dell'Italia*. Testo di Arturo Marescalchi.

Il primo volume, di 764 pagine in grande formato — cm. 25×34 — con oltre 1250 illustrazioni, molte delle quali a tutta pagina, in elegantissima rilegatura in tela grigia con fregi in verde smeraldo e argento, risguardi appositamente litografati, astuccio-custodia, ecc., comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti 52 Provincie: Alessandria e Asti - Aosta - Arezzo - Belluno - Bergamo - Bologna - Bolzano - Brescia - Como - Cremona - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Forlì - Genova - Gorizia - Grosseto - Imperia - La Spezia - Livorno - Lucca - Mantova - Massa - Milano - Modena - Novara - Padova - Parma - Pàvia - Piacenza - Pisa - Pistoia - Pola - Ravenna - Reggio Emilia - Rovigo - Savona - Sondrio e la Valtellina - Siena - Torino - Trento - Treviso - Trieste - Udine - Varese - Venezia - Vercelli - Verona - Vicenza - Zara.

Il secondo volume (di 534 pagine, con oltre 700 illustrazioni, nell'identico formato e nella stessa rilegatura del vol. I) comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti 42 Provincie: Agrigento - Ancona - Aquila degli Abruzzi - Ascoli Piceno - Avellino - Bari - Benevento - Brindisi - Cagliari - Caltanissetta - Campobasso - Catania - Catanzaro - Chieti - Cosenza - Enna - Foggia - Frosinone - Lecce - Littoria - Macerata - Matera - Messina - Napoli - Nuoro - Palermo - Perugia - Pesaro - Pescara - Potenza - Ragusa - Reggio di Calabria - Rieti - Roma - Salerno - Sassari - Siracusa - Taranto - Teramo - Terni - Trapani - Viterbo.

Nonostante il lusso dell'edizione, l'opera è in vendita ad un prezzo di assoluto favore, e cioè, per ciascuno dei due volumi: L. 40 alla Sede; L. 45 in Italia, Impero e Colonie; L. 40, più le spese postali all'Estero. Per l'opera completa: L. 80 alla Sede; L. 88 in Italia, Impero e Colonie; L. 80, più le spese postali, all'Estero.

Soci vitalizi all'ordine del giorno per il conguaglio delle loro vecchie quote.

Nel fascicolo di ottobre 1937 de Le Vie d'Italia *alcuni Soci vitalizi anziani invitarono i colleghi a conguagliare la quota sottoscritta al momento della loro adesione con quella prescritta per il 1938 in L. 350. Questo invito trovò subito larga eco di adesioni e l'esempio dei promotori fu immediatamente seguito da un folto stuolo di Vitalizi che va tuttavia crescendo di giorno in giorno. Si rinnova così la speranza di uno di quei plebisciti non infrequenti nei 43 anni di esistenza del Sodalizio, a testimoniare l'intima fusione delle idee e dei propositi esistente nella compagine sociale.*

Le ragioni morali addotte dai promotori a giustificazione della loro proposta di conguaglio sono di un'evidenza solare. I Soci vitalizi anziani contribuiscono al bilancio annuale della C.T.I. con un apporto di L. 7.50, mentre per i nuovi Vitalizi che versano L. 350 questo apporto si eleva a L. 17.50 e per gli Annuali a L. 22.50.

Registriamo, dunque, con intima compiacenza l'adesione di un altro manipolo di benemeriti a questa « leva della solidarietà ».

Anau Lina – Firenze.
Airoldi Enrico – Lecco.
Agosti Co. Giuseppina – Belluno.
Adragna Girolamo Barone di Altavilla – Trapani.
Bolognese Trevenzoli Lina – Verona.
Boero dr. Oreste – Milano.
Balli dr. Franco – Mexico D. F.
Boeris prof. Giovanni – Bologna.
Bevilacqua ing. comm. Francesco – Catanzaro.
Balzan comm. Eugenio – Milano.
Bottoni Enrico – Ferrara.
Borsalino Mario – Milano.
Balbo Bertone di Sambuy ing. Marco Antonio – Torino.
Biginelli dr. rag. Ugo – Roma.
Bertuletti ing. Caval. Mauriz. Guido – Milano.
Braccio dr. Alessandro – Milano.
Bina cav. Franco – Milano.
Bruschi Ettore – Milano.
Besana Conte Cav. Gaetano – Milano.
Bianchi Alessandro – Milano.
Braccianti avv. Enrico – Milano.
Barelli Armida – Milano.
Brugnatelli Platner Camilla – Pavia.
Centanini dr. cav. Domenico – Stanghella.
Cerutti cav. uff. Umberto – Roma.
Cordella dr. comm. Luigi – Roma.
Costagliola Gennaro, Console C.T.I. – Napoli.
Chesani ing. Cesare – Trento.
Castagnola cav. Arturo – Pinerolo.
Corsi ing. Enrico – Firenze.
Cibele rag. Adriano – Trieste.
Conti Sergio – Udine.
Campopiano dr. ing. Michele, Console C.T.I. – Napoli.
Castiglioni Pietro – Busto Arsizio.
Coppa col. cav. Giuseppe – Torino.
Cattani Giovanni – Faenza.
Cameli rag. cav. Carlo – Genova.
Cavagliano Don Lino – Vercelli.
Della Ragione ing. dr. Alberto – Genova.
Dolci Giuseppe Luigi – Pesaro.
De Ferrante di S. Paolo Comand. Nob. Luigi – Roma.
De Marchi dr. Luigi – Torino.
De Vittorio Pessina Rosa – Torino.
Fra' gr. uff. Francesco – Milano.
Fiaccadori dr. cav. Oreste – Guastalla.
Faravelli Ermanno – Voghera.
Formiggini Arrigo – Napoli.
Gizzi N. H. dr. Emilio Maria – Roma.
Galli S. E. comm. Carlo – Ankara.
Gavazzi cav. uff. Pietro – Milano.
Glass dr. Gaddo – Trieste.
Gnocchi cav. Oliviero – Arezzo.
Galvani ing. Enrico – Cordenons.
Gioacchini Luigi – Varese.
Giambelli Alessandro – Lodi.
Giuffreda Barone Giuditta – Andria.
Giuffreda cav. Tommaso, Console C.T.I. – Andria.
Guzzi rag. Giuseppe – Milano.
Lassi Domenico – Faenza.
Luraschi avv. Giovanni – Milano.
Labombarda Sr. Fidel – Buenos Aires.
Loro Piana ing. Pietro A. – Quarona Sesia.
Moschini Artorige – Milano.
Murari rag. Giorgio – Milano.
Moizio rag. cav. Corrado – Milano.
Montuori Sebastiano – Trieste.
Magistrini Giacinto – Vogogna.
Mattaliano Vito – Napoli.
Macchi di Cellere Conte A. Francesco – Roma.
Morazzoni Giuseppe – Milano.
Mirandoli Serafino – Roma.
Oliva cav. Romeo – Console C.T.I. – Genova.
Porta Paolo – Alessandria.
Pigni cav. Ernesto – Milano.
Pachò dr. Lodovico – Firenze.
Pomati rag. cav. Evasio – Lignana Vercellese.
Ponzanelli prof. comm. Adolfo – Mexico D. F.
Pfenniger Willy – Genova.
Pozzo comm. Piero – Padova.
Ponziani Carlo – Castello sopra Lecco.
Rivolta dr. Ugo – Milano.
Romagnoli Artemisia – Livorno.
Ravasco Cesare – Milano.
Ruffato ing. Ottorino – Milano.
Regola Luigi – Parma.

...avv. cav. uff. Felice – Milano.
...comm. Francesco Saverio – Napoli.
...Silvio, Console C.T.I. – Valdagno.
...dr. gr. uff. Antonio – Milano.
...Cap. ing. Alfredo – Istanbul.
...prof. Angelo – Napoli-Vomero.
...cav. Ettore – Rapallo.
...geom. Ettore – Livorno Ferraris.
...Antidio – Fano.
...dr. cav. Marco Aurelio – Brindisi.
...Giulia – Roma.
...Enea – Trezzano sul Naviglio.
...Mario – Bellinzona.
...Emilio – Milano.
...Rodolfo – Fiume.
...comm. ing. Guido – Milano.
...avv. cav. Clotildo – Arona.
...prof. ing. comm. Marco – Parma.
...ing. Arturo – Milano.
...Agr. Ugo – Postumia Grotte.

...caratteristiche forestali dell'Impero.

Segnaliamo il numero speciale (novembre-dicembre ...) uscito in questi giorni, della Rivista Forestale ... *L'Alpe*, edita dalla nostra Consociazione, in...mente dedicato alla flora forestale dell'Impero.

Si tratta di una pubblicazione di carattere essen...mente nuovo, essendo la prima volta che si dànno ... autentiche e inedite su un gruppo delle più ...portanti specie forestali dell'Etiopia.

La prima parte del fascicolo consta di tre saggi, ... da eminenti botanici, che vi hanno conden... non solo il frutto del loro sapere, ma anche della ... conoscenza diretta dei vasti territori africani: il Prof. Giovanni Negri, direttore dell'Istituto Bota...nico dell'Università di Firenze, tratta della vegetazione dell'Etiopia; il Prof. Adriano Fiori, emerito della ...stessa Università, illustra i boschi dell'Eritrea; il Prof. R. Ciferri, della Facoltà agraria dello stesso Ate...neo, descrive la vegetazione forestale della Somalia. A questa prima parte segue la trattazione monogra...fica di una numerosa serie di specie forestali etiopiche, affidata ad un valoroso ufficiale della Milizia Nazio...nale Forestale, l'Ing. Guglielmo Giordano, che fin ...dalla conquista dell'Impero trovasi in quelle terre a ...svolgere la sua importante missione.

Le descrizioni sono corredate da bellissime foto...grafie e da disegni originali, illustranti ogni partico...lare botanico, nonché i caratteri anatomici del legno. Dopo le notizie frammentarie e spesso inesatte com...parse sinora nella stampa, questa pubblicazione rap...presenta un contributo importantissimo alla cono...scenza delle caratteristiche forestali dell'Impero, e la ...ricchezza delle illustrazioni consente, anche al pro...fano, di riconoscere i principali alberi che popolano ...quegli immensi territori, dalle savane somale alle fo...reste delle montagne etiopiche.

Segnaliamo perciò il fascicolo – cui seguiranno altri ...cataloghi – non soltanto a tutti coloro che direttamente ...o indirettamente si interessano alla conoscenza e al...l'utilizzazione delle risorse forestali dell'Impero, ma ...anche a tutti gli Italiani colti. In special modo lo se...gnaliamo agli Ufficiali delle Forze Armate, che sono ...pionieri non solo della conquista, ma anche della ...valorizzazione del suolo del nostro grande Impero ...coloniale.

Richiederlo alla C.T.I. (Corso Italia, 10 – Milano) ...inviando l'importo di L. 3 (Estero L. 4).

...Conservare *"Le Vie d'Italia",,!*

Le Vie d'Italia non è di quelle riviste che si leggono ...e si scorrono distrattamente, e poi si gettano nel ce...stino. Per il suo valore didattico e letterario, il carat...tere organico della materia che tratta, la ricchezza straordinaria della sua documentazione iconografica, la nostra rivista si conserva, raccogliendone i fascicoli, di anno in anno.

Abbiamo perciò preparato anche per il 1937 eleganti e comodissime «cartelle» in cui si possono raccogliere e custodire i 12 fascicoli dell'annata, sia divisi in due gruppi semestrali, sia in un volume unico.

Le une e le altre, rivestite in tela verde scura, recano il titolo della Rivista impresso in oro sul dorso e sul quadrante. Il prezzo delle due cartelle semestrali è di L. 13 alla sede della C.T.I. L. 15 in Italia, Impero e Colonie, L. 18 all'Estero. Il prezzo dell'unica cartella annuale, rispettivamente di L. 8.50, 10.50 e 13.

Sono state predisposte anche le speciali «copertine» in tela per rilegare l'annata in due o in unico volume. Il prezzo delle due copertine semestrali è rispettivamente di L. 10, L. 12 e L. 15; quello delle copertine annuali, di L. 6, L. 8 e L. 11.

Indirizzare le richieste all'Amministrazione della C.T.I., Corso Italia 10, Milano.

***"Nastri bianchi",,* alla C.T.I.**

Il Cav. di Gr. Cr. Gaetano Marzotto, Cavaliere del Lavoro, salutando una nuova alba di vita nella sua feconda famiglia, ha voluto iscrivere fra i Soci vitalizi anche l'ottavo suo figlio Pietro, nato in questi giorni.

Formuliamo i migliori voti per l'avvenire del neonato, oggi il più giovane dei nostri 476 mila Soci!

Le nuove tessere.

Le nostre tessere, che i nuovi Soci riceveranno gratuitamente, saranno intestate alla «Consociazione Turistica Italiana». Quanto ai vecchi Soci che desiderano provvedersene, per sostituirla a quella attualmente posseduta, la nostra Amministrazione la invierà

loro mediante il pagamento di L. 1.— in Italia, Impero e Colonie, L. 1.50 all'Estero. La nuova tessera sarà in cartoncino tanto per gli Annuali quanto per i Vitalizi. Sono però a disposizione dei Soci, sia Annuali sia Vitalizi, elegantissime tesserine in pelle, al prezzo di L. 3 in Italia, Impero e Colonie, L. 3.50 all'Estero.

Esempi da imitare.

Pubblichiamo un altro copioso elenco di Soci Vitalizi che hanno spontaneamente inviato la quota integrativa di L. 22,50 o di L. 30 – secondo, cioè, che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) –, a rimborso della somma versata dalla nostra Amministrazione per convertire il loro contributo in Rendita 5%.

Conte Anton Xaverio di Panigai, Pravisdomini per Panigai; Fugazzola Vittorio, Legnano; Comm. Gerolamo Rossi, Vicenza; Dott. Antonio Zaccaria, Subiaco; Sangregorio Gustavo, Milano; Del Conte Orlando, Milano; Dott. An-

tonio Pizzamiglio, Gallarate; Fumagalli Francesco, Milano; Geom. Enrico Borgondo, Console della C.T.I., Crescentino; Rossi Francesco, Vicenza; Gabrielli Pier Felice, Trieste; Malvicino Elda, Torino; Ing. Pietro Beonio Brocchieri, Milano; Avv. Comm. Giovanni Gaggi, Milano; Avv. Comm. Francesco Giulietti, Roma; Dott. Ing. Bruno Guadagnini, Venezia; Dott. Ing. Enrico Guyot, Torino; Comm. Roberto Foà, Torino; Dott. Arch. Ing. Ottavio Barbera, Torino; Dott. Prof. Lamberto Verità, La Spezia; Dott. Prof. Giovanni Rossi, Bologna; Dott. Ing. Paolo Martinez, Firenze; Cav. Uff. John Gerhard Hagemeyer, Firenze; Ing. Luigi Magagni, Forlì; Dott. Comm. Mario Bonucci, Perugia; Dott. Prof. Scipione Rindi, Montopoli in Val d'Arno; Dott. Ing. Goffredo Riccardi, Roma; Ing. Gualtiero Morpurgo, Torino; Rag. Prof. Cav. Arturo Sergiacomi, Console della C.T.I., S. Benedetto del Tronto; Ing. Livio Alberti, Imperia; Rag. Dott. Agostino Pertusati, Genova; Dott. Prof. Benedetto Agazzi, Milano; Ing. Antonio Ruzzier, Trieste; Geom. Cav. Italico Biasioli, Udine; Prof. Alessi Bontadi, Rovereto; Gr. Uff. Oreste Balduzzi, Torino; Dott. Ing. Giacomo Fauser, Novara; Prof. Pasquale De Lorentii, Console della C.T.I., Maglie; Dott. Gr. Uff. Achille Bertarelli, Milano; Conte Ing. Giovanni Sanvitale, San Remo; Marchese Francesco Polesini, Parenzo; Avv. Cav. Uff. Giovanni Benzo, Buccino; Marchese Dott. Giannotto Cattaneo di Belforte, Genova; Ing. Cav. Uff. Valentino Arangio Ruiz, Torino; Dott. Gr. Uff. Giuseppe Azzolini, Roma; Generale Dott. Comm. Giovanni Bandino, Roma; N. H. Avv. Cav. Alessandro De Borso, Belluno; Don Alfredo Tonolli, Venegono Inferiore; Sac. Francesco Forlani, Venegono Inferiore; Don Francesco Muttoni, Rancio di Lecco; Mons. Comm. Pietro Borgia, Roma; Don Luigi di Censo, Introdacqua; Prof. Don Luigi Piantadosi, Bari; Don Alfredo Benvenuto Barè, Barga; R. Scuola Secondaria «G. Gimma», Bari; Dott. Giacomo Bersani, Bologna; Cap. Cav. Venanzio Gabriotti, Città di Castello; Invernizzi Angelo, Novara; Dott. Fedele Luongo, Providence; Acerbi Bertone Aldo, Novara; Collegio Apostolico del Sacro Cuore, Chiavari; Biblioteca Monte dei Pegni, Busseto; Antonini Alfredo, Milano; Cav. Vittorio Bellocchia, Milano; Beonio Brocchieri Gabriele, Milano; Dott. Guido Bertarelli, Milano; Bertini Angelo, Genova-Sampierdarena; Broggi Gaetano, Milano; Castoldi Luigi, Monza; Chessa Paolo, Milano; Clerico Carlo, Crescentino; Di Lecce Nicola, Lodi; Dott. Guido Fedi, Milano; Gervasi Antonino, Milano; Ghezzi Giacomo, Milano; Rag. Dott. Michele Gorini, Milano; Guidorossi Giuseppe, Milano; Rag. Arrigo Hall, Camogli; Dott. Mario Legorini, Milano; Maffi Ettore, Monza; Dott. Sandro Rizzatti, Gorizia; Santambrogio Pierino, Milano; Sfondrini Enrico, Milano; Tavecchia Carlo, Rho; Vivorio Giacomo, Milano; Delleani Lorenzo, Torino; Rag. Angelo Filippa, Torino; Geom. Giovanni Debiaggi, Torino; S. Ten. Pasquale Vetere, Torino; T. Colonnello Cav. Teresio Vandone, Torino; Rag. Fausto Tanganelli, Bari; Dott. Domenico Ubaldelli, Roma; Dott. Giuseppe Vinci, Catania; Viola Edoardo, Biella; Ten. Elemer Zustovich, Fiume; Rappaini Armando, Genzano; Marti Coronato, Fiume; Rag. Mario Perin, Console della C.T.I., Santa Lucia del Piave; Dott. Francesco Puppo, Genova; Korolevski Cirillo, Roma; Dott. Giuseppe Lafranconi, Milano; Rag. Rodolfo Gargano, Console della C.T.I., Casagiove; Tallia Corradino, Vigliano Biellese; Rag. Dott. Alessandro Bertolotto, Genova; Schirato Arturo, Torino; Avv. Pietro Marotto, Potenza; Cav. Cesare Ricotti, Ancona; Colonnello Cav. Uff. Mario De Angeli, Vercelli; Cav. Uff. Pietro Gavazzi, Milano; Prof. Cav. Uff. Aurelio Lancetta, Modica Alta; Ing. Arch. Giulio Landisa, Roma; Boscaro Plinio, Venezia; Colla Alvise, Venezia; Cap. Ludovico De Marzi, Console della C.T.I., Gravedona; Gerbi Francesco Luigi, Torino; Gerolini Vincenzo, Trieste; Girotto Guido, Delegato della C.T.I., Bernal F. C. S.; Granotto Giulio, Milano; Dott. Giuseppe Biffi, Cesena; Rag. Mario Dean, Perugia; Don Giovanni Battista Bosio, Brescia; Vincenti Elvira, Marlia; Cav. Antonio Scaldaferri, Napoli-Vomero; Serra Carina, Genova; Peretti Michelina, Alice Castello; Pavesi Boggiali Lina, Milano; Ing. Cav. Virgilio Bellini, Milano; Dott. Cav. Mario Rossi, Asmara; Ing. Comm. Carlo Marchiori, Roma; Rag. Placido Bolognani, Trento; Cioni Ruggero, Montemurlo; Di Stefano Giampaolo, Sorgono; Mondelli Carlo, Lincoln F. C. O.; Avv. Antonio Baldassari, Forlì; Avv. Carlo Torrione, Aosta; Valezzi Fortunato, Messico D. F.; Leva Augusto, Trieste; Muccio Giovanni, Catania; Rag. Felice Regazzo, Rovigo; N. H. Comm. Giovanni Battista Clementi, Vicenza; N. H. Dott. Lucio Ghellini, Padova; Dott. Gr. Uff. Giuseppe Siccardi, San Remo; Ing. Cav. Uff. Raffaele Carbone, Caserta; T. Colonnello Cav. Pio Martini, Ivrea; Colonnello Cav. Uff. Enrico San Mauro, Lecce; Generale Comm. Alberto Turano, Roma; Marchese Ing. Bruno Amero D'Aste Stella, Roma; Conte Ettore Perrone di San Martino, Roma; Prof. Anna Caracappa Ferriguto, Console Scolastico della C.T.I., Verona; Martinez Emilia, Firenze; Prof. Anita De Faccio, Console Scolastico della C.T.I., Verona; Cav. Uff. Alessandro Ferrari, Taggia; Prof. Guglielmo Pizzirani, Bologna; Dott. Cav. Enrico Doglio, Roma; Dott. Cav. Giovanni Rosmino, Console della C.T.I., Occimiano; Ing. Luigi Valenti, Milano; Ing. Cav. Mario Umiltà, Palermo; Ing. Pietro Martignoni, Palermo; Dott. Ing. Federico Vicari, Roma; Prof. Benvenuta Treves, Novara; Ten. Prof. Giuseppe Tempo, Dire Daua; Comm. Alfonso Siani, Cava dei Tirreni; Comm. Raffaello Ortolani, Roma; Ing. Arnaldo Genovesi, Bari; Comm. Alfredo Bastianelli, Roma; Ing. Mario Giovannoni, Firenze; Ing. Armando Melis, Torino; Prof. Marco Levi, Torino; Prof. Carlo Dionisotti Casalone, Torino; Dott. Cav. Celestino Usciebbi, Milano; Rag. Prof. Cav. Massimiliano D'Alto, Milano; Ing. Comm. Enrico Benvenuti, Genova; Prof. Vincenzo Rocchetti, Senigallia; Dott. Avv. Carlo Posser, Mezzocorona; Ing. Alberto Hivschlev, Treviso; Dott. Cav. Vladimiro Ferlan, Treviso; Ing. Luigi Lamberti Zanardi, Milano; Dott. Cav. Silvio Aporti, Mantova; Ing. Antonio Abadesse, Messina; Prof. Feruccio Pezzini, Livorno; Ing. Cav. Nicolò Giammalva, Palermo; Dott. Cav. Uff. Silvio Dardano, Torino; Don Angelo Pezzetta, Villalta di Fagagna; Sac. Marco Fontaneto, Crusinallo; Don Ernesto Perazzoli, Ripatransone; Sac. Cav. Lodovico Moriondo, Neive; Rag. Marcello Casaccia, Savona; Guerci Alfredo, Mantova; Dott. Giacomo Pittoni, Imponzo di Tolmezzo; Avv. Amedeo Grosso, Torino; Cap. Cav. Paolo Erasmo Lena, Sestri Levante; Besnati Ernesto, Busto Arsizio; Rollone Dionigi, Borgo D'Alè; Molfino Giuseppe, Camogli; Craviotto Bartolomeo, Genova; Perucca Gian Maria, Torino; Vici Giulio, Conegliano; Tomesani Alfonso, Mantova; Avv. Gian Carlo Tanzi, Milano; Suardi Leopoldo, Milano; Sesia Alfredo, Novara; Rag. Juan P. A. Serventi, Buenos Aires; Repetto Giovanni, Castelfranco Emilia; Querini Dante, Udine; Quaroni Ettore, Milano; Primo Vittorio, Milano; Motta Riccardo, Alessandria; Mazzolini Giulio, Intra; Marucci Angelo, Roma; Dott. Felice Mariottini, Macerata; Marchiori Giuseppe, San Martino Buonalbergo; Rag. Dante Malusa, Fiume; Rag. Pasquale Leuzzi, Benevento; Giovannini Guido, Bologna; Magg. Cav. Uff. Domingo Fornara, Cuneo; Di Venosa Alessandro, S. Vito al Tagliamento; Chioppetti Bernardo, San Giorgio a Cremano; Rag. Elia Cati, Bologna; Cantiello Alfredo, Buenos Aires; Boggero Renato, Genova-Rivarolo; Belli Giuseppe, Milano; Antola Alfredo, Recco; Polidori Domenico, Coltodino; Avv. Rolando Vigevani, Parma; Calussi Mario, Trieste; Colonna Ernesto Davide, Torino; Avv. Nunzio Dadduzio, Pesaro; Dott. Gino Abati, Napoli; Filippi Federico, Torino. *(Continua)*

La *" Campagna del Mezzo Milione ,,*.

Registriamo nuove benemerenze dei Soci per la «*Campagna del mezzo milione*».

Fra i possessori dei «Buoni-Premio» compresi tra i numeri 3501-3600 e 3601-3700 sono state di recente sorteggiate due copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo*. La sorte ha favorito il Cav. Giulio Malacrida, Roma, e il 1° Ten. Rag. Giuseppe Vaccarello, Console Militare della C.T.I., Cento.

" Le Vie del Mondo ,,.

Il fascicolo di febbraio de *Le Vie del Mondo* ha il seguente sommario: F. MILONE, *Materie prime: il grano* – A. SCHIAVO, F. SACCO, *La Norvegia vista da un geologo* – A. SCHIAVO, *I progetti per il Louvre e il Cavalier Bernini* – E. MINELLI, *Le Missioni nel Basutoland* – G. PULLÈ, *Mosca, capitale dell'U. R. S. S.* – *Di Paese in Paese* (notiziario geografico-economico). – 120 pagine, 130 illustrazioni in nero, 2 tav. a colori, 4 tav. in rotocalco, 9 cartine e grafici. Abbonamento annuo: L. 50,50 (Estero L. 75,50); semestrale L. 25,50 (Estero L. 38). Un numero: L. 5.

Un'usura di 1000 Km.
in poche centinaia di metri

In una mattinata gelida un olio estivo impiega almeno 3 minuti per raggiungere tutti gli organi del vostro motore. Durante questo tempo il motore gira "a secco" metallo contro metallo - ed avviene una rapida usura dei suoi organi vitali.

Adottate subito il Mobiloil Arctic, che assicura l'avviamento istantaneo e l'immediata circolazione con qualunque freddo, mantenendo il massimo potere lubrificante anche in presenza di elevate temperature.

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

Mobiloil Arctic

EVITA LA "MARCIA A SECCO"

ITINERARI GASTRONOMICI

PISA E LA SUA PROVINCIA

...ripetere, a proposito di Pisa, quello che ...carni, sui pesci, sulle verdure, sui diversi piatti ...è stato detto già ne *Le Vie d'Italia* dello ...luglio: tutto quello che di buono c'è a Firenze ...trovare, generalmente parlando, anche a Pisa ...tutta la Toscana, con piccole varianti, in meglio ...peggio, conseguenti a leggeri mutamenti delle ...locali.

...Pisa si trovano in gran quantità caccia minuta ...ggina, e sul mercato se ne vende in maggior ...di esemplari, per il fatto che in provincia di ...la caccia si esercita sui monti e sulle colline, nelle ...pianure, nelle macchie e anche nelle RR. Ri... di San Rossore, nelle ba tute stagionali della ...Casa, o nelle concessioni di caccia che S. M. ...agli appassionati, i quali, com'è facile im...are, ne approfittano volontieri.

...ndi, a Pisa, più che altrove, abbondano i tordi ...monti circostanti, le beccacce della pianura, la ...ggina palustre d'ogni sorta, i fagiani, i daini, i ...ali, una vera e rara dovizia di cacciagione non ...rtata. La maggior vicinanza del Tirreno, che è ...ssima distanza, mette a portata di mano ogni ...tà di pesce marino, di guisa che, sotto questo ...to, Pisa può essere quasi considerata una città ...mare.

L'Arno, gli altri fiumi, i torrenti, le larghe fossate ...me Morto, Fosso dei Navicelli, la Traversagnola, ...Fosso Reale, il Fosso del Mulino o Canale Maci...te, ecc.) forniscono anche varie qualità di pesce ...acqua dolce, fra cui: il luccio, la lasca, la tinca, il ...o (prelibato quello del Fosso del Mulino), il cro...o crognuolo, la scarbatra detta anche scardola o ...scarpettaccia, tutti pesci che, insieme al vilipeso ...zzo, costituiscono, cucinati in vario modo, sapo... pietanze.

...Nel Pisano si pescano nei fossi e nelle paludi anche ...rane, ottime in frittura e in umido, prelibate in ...ppa.

...Segnaliamo le anguille, dette altrove *bisatto*, che ...le acque dolci del Pisano abbondano grosse e di ...ma qualità. Si cucinano fritte, marinate e anche ...umido.

...Ma chi viene da fuori, specie dalle altre regioni ...Italia, non deve dimenticare di gustare a Pisa le ...cieche » (« cèe » in vernacolo). Si tratta di piccole ...guille cieche (della specie *anguilla vulgaris* o « bi...o », già ricordata) che si pescano allo stato di larve ...*cefali*) trasparenti e filiformi, nella « montata » ...e fanno per l'Arno o per i fiumi minori su buona ...te del loro corso, a partir dalla foce a monte e a ...le della città. Pesca caratteristica, che si fa di notte ...lume di una lanterna, con apposita rete detta « ri...ola » (dalle ripe o ive da cui si tende) e con lunga ...ienza. Si pensi, infatti, quante « cieche » occorrono ...o capillari e lunghe da 3 a 4 cm.) per averne un ...lo. Le ho viste pescare ovunque ed anche a Viareg...o, sulla Burlamacca. La pesca si fa da febbraio a ...o aprile, e perciò il turista che voglia gustarle ...eda le « cieche » ai ristoranti locali soltanto in que... stagione.

Ristoranti e trattorie di Pisa.

Diamo qui una nota dettagliata dei ristoranti e trattorie di Pisa e provincia, trascurando quella degli alberghi; non per volontaria omissione, ma per l'ovvio motivo che i ristoratori d'albergo hanno già una loro notorietà. E il viaggiatore sa che a Pisa, scendendo al *Vittoria*, al *Nettuno*, al *Minerva*, ecc., lo attende sempre un'ottima e ricercata cucina. Ristoranti e trattorie non sono qui divisi in categorie, ma secondo la loro ubicazione per quartiere, poiché in tutti si mangia bene e tutti sono più che decorosi, talvolta eleganti.

Quartiere di S. Martino e S. Antonio.

Ristorante *da Antonietta*, via F. Corridoni, subito a destra della Stazione ferroviaria centrale. Giardino. Cucina toscana. Specialità: caccia e minestre.

Ristorante alla Stazione, con giardino e *buvette* (nell'interno della Stazione centrale e con ingresso esterno; servizio notturno).

Rosticceria Fiorentina, via Vittorio Emanuele, 16; telefono 26-30; a sinistra, a metà strada verso l'Arno, arrivando dalla Ferrovia. Specialità: cacciagione, bolliti, ecc.

Quartiere di S. Francesco.

Ristorante Pietromani, accanto al Caffè omonimo, sul luminoso Lungarno Mediceo, subito a destra del Ponte di mezzo, venendo dalla Ferrovia; telefono 20-75.

Ristorante Rebecchino, presso Borgo stretto, via S. Francesco, 20; telefono 26-56.

Trattoria « *da Renato* »; via S. Francesco; telefono 30-31. Degustazione di vini tipici.

Quartiere di S. Maria.

Ristorante Diana; proprietario Alessandro Bertellotti (già in via Tavoleria), Piazza S. Frediano, 6, prossimo all'Università; telefono 29-97. Specialità: cacciagione e pesce.

Ristorante « La Rondine » di A. Begliomini, via Trento; telefono 21-25; prossimo al Ponte Solferino e al Palazzo Reale. Specialità: carni e pesce. Giardino e caffè. È fra i più accreditati di Pisa.

Ristorante « da Vasco » in via Trento, quasi davanti a « *La Rondine* ».

Ristoranti alla periferia.

Ristorante *da Buzzino*, di Raffaello Soldaini, via Pietrasantina, 24, fuori Porta Nuova, venendo dal Duomo, per chi va sulla provinciale verso Viareggio; telefono 22-98. Giardino e caffè annesso. Degustazione di vini tipici nell'annessa fiaschetteria. Cucina toscana. Specialità: *cieche* (secondo la stagione), fritti e carni, pollo alla diavola, trippa alla fiorentina. Locale popolarissimo.

Trattoria *L'Abetone*, di Della Capanna Ranieri, a Porta Piagge, presso il ponte alla Fortezza, in via del Borghetto. Con annessa popolarissima mescita di vini tipici toscani.

Altri locali popolari, specie alla periferia, sono particolarmente frequentati da cacciatori, da amatori del gioco del bracciale in uso a Porta a Lucca, nello Sferisterio pisano, dove si gioca tutti i pomeriggi nella buona stagione.

Le «cèe» si cucinano lestamente in ottima salsa di pomodoro, con pane grattato, condite e con salvia, con un'abbondante grattugiata di formaggio parmigiano, e costituiscono una ghiottoneria per i buongustai della cucina toscana. A Pisa più che altrove (si trovano per tutto) si possono gustare *da Buzzino*, fuori Porta Nuova (vedi elenco locali nella pagina che precede).

* * *

Formaggi e latticini. – Ottimo il formaggio pecorino dei monti pisani. Lo stesso dicasi delle ricotte.

Per fine di tavola si fanno speciali dolci a Pisa e massime in provincia.

Dolci: 1. La «torta di Carnevale», croccante, intrisa nella sugna di maiale, con farina, uova e zucchero. Specialità calcesana.

2. La «torta coi bischeri», specialità della Valdiserchio pisana, che si gusta fino ad autunno inoltrato. Lento impasto di riso e cioccolata, liquore, uova e farina, pinoli ed altri ingredienti. Si vende alla rumorosa fiera di Pontasserchio ed è imitata nei paesi vicini.

3. La «schiacciata di Pasqua», dolce casalingo che a Pisa si usa cuocere presso i fornai, appunto nella ricorrenza delle feste pasquali. Ha caratteristico color bruciato esternamente e giallo oro internamente. Saporita quasi quanto il panettone di Milano.

4. Il castagnaccio invernale, fatto in casa, coi pinoli, il candito, la noce, il ficosecco, misti al rosmarino. Si cuoce presso i castagnacciai pesciatini. I pinoli escono da quei mucchi di pine odorose che vengono lavorate a Pisa, provenienti dalle pinete di Tombolo, San Rossore, San Piero e Migliarino.

* * *

Ponce o «poncino». – A Pisa, come a Lucca e a Livorno, il finale classico della mensa è il cosiddetto «poncino», costituito da 2/3 di caffè e da 1/3 di *rhum* buono e forte, il tutto servito tradizionalmente in bicchiere, mai in tazza.

Vini. – Il territorio pisano non produce vino pari al *Chianti* vero e proprio, il quale non si trova che in una regione ormai ben determinata. Ma il territorio pisano dà vino toscano ottimo, che si vende nei tradizionali fiaschi impagliati (toscanelli). Questo vino è da taluni preferito anche al vero *Chianti*, perchè meno robusto e più adatto a pasteggiare; frequentemente è adulterato e non alimenta una grande esportazione, che richiederebbe di necessità uno speciale trattamento enologico. Le fiaschetterie pisane più rinomate si forniscono alle cantine padronali delle grandi tenute della provincia ed offrono a richiesta tutte le specialità di vini italiani.

Diamo qui un elenco delle più accreditate fra queste mescite:

Cantini, Porta a Lucca, presso lo Sferisterio; *Cantini* di via Vittorio Emanuele; *Buzzino*, presso il ristorante citato; *L'Abetone*, presso il ristorante omonimo; *da Renato*, presso la trattoria omonima, e la *Fiaschetteria Menichetti*, in Piazza Donati, a sinistra di Borgo Stretto.

In tutte le fiaschetterie si vendono liquori e una qualità di *vermouth* toscano e di vino chinato, ottimi aperitivi, prodotti dalle distillerie toscane e locali. A Calci, presso la Certosa, si trova il certosino genuino, di Val d'Ema, ottimo liquore da *dessert*.

ACQUE MINERALI

Oltre le molte acque termali, le sorgenti secolari della provincia di Pisa forniscono acque minerali assai rinomate. L'acqua minerale, più che un accessorio, è un elemento essenziale della buona tavola; citiamo perciò queste acque, la cui fama trova sempre conferma nella loro costante presenza sulle tavole dei ristoranti e delle trattorie toscane.

Agnano (Comune di S. Giuliano Terme). – Tra le acque da bibita è la più diffusa per la sua bontà. Confezionata in fiaschi toscanelli, bottiglioni di 2 litri e bottiglie di litro e ½ litro, scaturisce dalla sorgente degli Eredi di Oscar Tobler, N. D. Anna Tadini Boninsegni. Viene esportata continuamente da Agnano, paese dei Monti Pisani (servizio di autobus Pisa-Calci). È acqua bicarbonato-alcalino-terrosa, di sapore acidulo.

Generosa (Comune di S. Miniato). – Stazione ferroviaria sulla Pisa-Firenze. È confezionata in bottiglie da 1 litro e ½ litro. Acqua medio-minerale.

S. Francesco (S. Giuliano Terme) presso Agnano. – Proprietario March. Serlupi d'Ongran. (Servizio autobus Pisa-Calci).

Vicascio (presso Calci). – Servizio autobus Pisa-Calci. Proprietario Conte S. Severino. Confezionata in bottiglie e bottiglioni da 2 e 1 litro. Minerale bicarbonato-alcalino-terrosa, da tavola.

Uliveto (Comune di Vicopisano). – Servizio autobus fino alle Terme di Uliveto, da Pisa, ferrovia a Caprona. Acqua minerale bicarbonato-alcalino-terrosa, da tavola. Si smercia alle Terme omonime e si esporta pel consumo in tutta Italia. Si serve in bottiglie da 1 litro a 2 litri.

La Perla (Pomarance-Pisa). – Ferrovia Pisa-Saline di Volterra, poi autobus e mezzi locali da Pomarance. Medio minerale bicarbonato-alcalino-terrosa e solfurea. Scaturisce fra Larderello e Pomarance, nell'antico stabilimento fondato dal Granduca. Limpida, incolora, con sapore leggermente acidulo e lieve odore d'idrogeno. È poco nota, ma efficace e salubre.

Tesorino (presso Montopoli Valdarno). – Stazione ferroviaria e autobus, sulla linea Pisa-Firenze. Scoperta e valorizzata di recente. Si smercia in fiaschi toscanelli.

IN PROVINCIA

1° Itinerario. – Da Pisa per la via Calcesana o Vicarese lungomonte, per Porta Garibaldi. A 16 km., Calci, ricca d'opere d'arte e interessante per la sua Certosa, ha trattorie (*da Rosaria* e più su *da Freschello*), in cui si allestisce a richiesta una cucina casalinga. Chi vi capita per la fiera di S. Ermolao (1ª domenica d'agosto) può ordinare l'anitra dolce e forte, specialità paesana, e di Carnevale l'altra specialità della «torta», citata fra i dolci.

Da Calci per Caprona a Uliveto (stazione idrominerale): le Terme e l'Albergo omonimo sono aperti in estate: giardino e orchestra. Altre pensioni, come *la Nonna* ecc.

Sempre per la via Vicarese fino a Bientina – astraendo dai paesi sull'Arno, poveri di risorse, ma pur sempre ameni luoghi di villeggiatura – si può mangiare presso le osterie e trattorie locali, e per la Sagra di S. Valentino o «degli ossessi», come la battezzò Lorenzo

[B]iani (martedì di Pentecoste), vi si può chiedere qual[co]sa di più per l'enorme affluenza di gente che ali[me]nta la concorrenza.

Da Bientina a Vicopisano e Buti – Trattorie senza [ne]ssuna speciale attrattiva. E così fino al confine [lu]cchese.

2° ITINERARIO. – Da Pisa, per la via Emilia a Collesalvetti (prov. Livorno) si può andare a Lari; ma a questo paese giungeremo per altro itinerario.

3° ITINERARIO. – Da Pisa a Navacchio, lungo la via Fiorentina, fino a Cascina (Fiera permanente del mobilio), qualche trattoria con locali appena discreti e cucina casalinga. Segue Pontedera, importante cittadina industriale. Qui si segnalano il ristorante e albergo *Il Falchetto*, con ottima cucina toscana, e la trattoria *da Gigi*.

Da Pontedera, importantissimo nodo stradale, si sviluppano notevoli itinerari su cui è bene soffermarci.

4° ITINERARIO. – Da Pontedera per S. Maria a Monte e Castelfranco di Sotto, fino a Santa Croce sull'Arno, ove si trovano trattorie con buona cucina; a S. Croce, la trattoria *L'Angelo*.

5° ITINERARIO. – Da Pontedera per la Rotta a Ponte ad Egola e a S. Miniato. Il paese, singolarmente attraente, è provvisto di ottimi alberghi e ristoranti attrezzati per il turista. A S. Miniato si mangia bene al *Miravalle*, situato nella parte alta del paese.

6° ITINERARIO. – Da Pontedera per la Rotta a Montopoli Valdarno. Salubre paese che offre ai villeggianti trattorie rustiche e qualche pensione, ma nessuna osteria tipica.

7° ITINERARIO. Pontedera-Volterra. – Su questo importante itinerario si trovano quasi tutti i paesi minori della provincia. Ma lo segnaliamo perchè da Pontedera per Volterra si incontrano, a destra e a sinistra di questa importante arteria provinciale, Ponsacco, Capannoli, Peccioli, Terricciola, Laiatico, Montecatini Val di Cecina, ove il turista volonteroso può sempre trovare in qualche piccola trattoria locale, di modeste risorse, specie in tempo di caccia, piatti saporiti di sua piena soddisfazione. Di Volterra, importante centro turistico ricco d'opere d'arte etrusca e medievale, indichiamo *l'Etruria*, locale veramente distinto sulla piazza Maggiore; indi *l'Italia*, in via Nuova, ove si può sempre mangiar bene, specie in tempo di caccia.

8° ITINERARIO. – Da Pontedera per Lari, Casciana Alta a Bagni di Casciana.

Su questo itinerario troviamo l'importante paese di Lari, luogo di villeggiatura, ricco di vigneti e noto per il suo vino. Si può mangiare discretamente alle trattorie d'albergo ed in qualche locale più rustico.

Sulla via da Lari a Casciana Alta si mangia ottimamente dal popolare *Gianni*.

Da qui a Bagni di Casciana è breve il tratto. Gli antichi Bagni, oggi Casciana Terme, sono conosciutissimi e frequentatissimi da villeggianti e bagnanti. È una bella località ricca di risorse, appunto per le sorgenti salutifere che vi fanno prosperare ville e pensioni. Si mangia generalmente bene da per tutto: non v'è quindi bisogno di enumerare la lunga serie di locali e pensioni degni di considerazione.

9° ITINERARIO. – Da Pisa a Lucca per la Via Nazionale dell'Abetone o del Brennero, alberata fino ai Bagni oggi San Giuliano Terme. Località anch'essa nota per le sue acque e bagni, e frequentata abbastanza nell'estate. L'*Albergo delle Terme* ha il suo ristorante, dove si mangia assai bene, e così *dal Caluri*, lungo il Canale, in via Boboli. Dopo S. Giuliano, benchè si incontrino località ridentissime e di villeggiatura, non vi sono osterie tipiche o trattorie in cui sia il caso di sostare. Così breve è il tratto per arrivare a Lucca che i turisti amano fermarsi in questa città, ricca di locali adatti.

10° ITINERARIO. – Per la via Pietrasantina od Aurelia da Pisa a Viareggio, partendo da Porta Nuova. Così breve è il tratto Pisa-Viareggio, che la via Aurelia è sfornita assolutamente di locali. Migliarino è nella Tenuta Salviati, tutta padronale, benchè popolatissima di caccia, e fino a Torre del Lago (prov. di Lucca) non troviamo trattorie, ma osterie convenevoli, specie quella sul Serchio. Entrati in Viareggio c'è da scegliere tra i numerosi ristoranti e trattorie della città e lungo spiaggia.

11° ITINERARIO. – Da Pisa a Livorno per la via Aurelia, uscendo per la Porta a Mare. Anche qui il tratto è brevissimo e il turista non si ferma fino a Livorno. A Livorno ha l'imbarazzo della scelta.

12° ITINERARIO. – Da Pisa a Boccadarno e a Marina di Pisa, per Porta a Mare. Marina, popolata nella stagione estiva, ma non d'inverno, offre nel periodo estivo *da Saffo*, il *Ristorante Gorgona* (sulla piazza omonima) e la *Pensione Gori*, dove si mangia assai bene, specie il pesce, sempre fresco. Così altri piccoli ristoranti e trattorie disseminati lungomare offrono sempre una cucina casalinga saporitissima. Da Pisa per Tirrenia si entra in provincia di Livorno, che non è argomento di queste note.

GIORGIO CASINI

Degli "ITINERARI GASTRONOMICI" abbiamo già pubblicato le seguenti puntate: **Firenze,** nel fascicolo di luglio 1937; **Dintorni di Firenze,** in quello di agosto; **Venezia,** in quello di ottobre; **Bologna,** nel numero di gennaio del corr. anno.

AUTOMOBILISMO

SOSTE AL SEMAFORO

Lacrime e fiori...

Il signor Pinco Pallino ne ha fatta una delle sue. Ha acquistato uno di quei rimorchietti turistici a biga, così diffusi all'estero e così renitenti ad acclimatarsi in Italia, malgrado le semplificazioni burocratiche di cui godono a termini dell'articolo 62 Codice Stradale, quarto capoverso, ove è detto che questi piccoli carrelli a due ruote, nei limiti di mole e di peso di cui in apposito decreto ministeriale, vengono considerati come facenti parte integrante dell'autoveicolo cui sono direttamente accodati.

Veramente non si è ancor compreso se, con tale dizione, i rimorchietti aventi i requisiti di legge rimangano automaticamente esonerati da ogni formalità e si possano acquistare e applicare a piacimento, come parrebbe logico; o se per ottenere l'ufficiale riconoscimento dell'esonero da ogni formalità occorra affrontare la formalità del collaudo presso il Circolo Ferroviario. Gli automobilisti prudenti propendono per quest'ultima soluzione, a costo di emulare il servo Battista quando svegliava il signor conte per augurargli la buona notte. E Pinco Pallino, che è uomo prudente, andò al Circolo Ferroviario.

Vi andò col proprio furgoncino Fiat 500, con accodato il carrello a biga. Per chi non lo sappia, Pinco Pallino commercia in fiori, e viaggia tra la Riviera e la sua città buona parte della notte, con la sua piccola «500» carica di fragranze. Trattandosi di merce leggera ma voluminosa e delicata, egli ha pensato che per il trasporto dei suoi bagagli, degli attrezzi, della cucina e persino di una piccola tenda (in sostanza egli è un simpaticissimo nomade, che pernotta dove e quando può) l'ideale era il carrello a biga.

Ma al Circolo Ferroviario gli dicono che, a sensi del tal regolamento o delle tali istruzioni ministeriali, il carrello accodato fa parte dell'autoveicolo solo quando l'autoveicolo è colladuato per trasporto di persone: in caso contrario il carrello va collaudato come rimorchio.

Qualunque altra persona, di fronte a questa oscura minaccia, si sarebbe messa in sospetto; ma Pinco Pallino rispose candidamente al funzionario un rassegnato: «Faccia lei!». Ecco l'origine delle sue disgrazie.

Oggi Pinco possiede un autotreno. Composto di un furgoncino Fiat 500 e di un carrello per un quintale di portata.

Come autotreno, a termini dell'art. 63 Codice Stradale, deve avere costantemente adibiti due conducenti muniti di patente di terzo grado, che possano avvicendarsi nella guida e provvedere agli altri obblighi imposti dall'articolo stesso. Ora, a prescindere dal fatto che Pinco e Pallino sono una persona sola, e che la ditta non ha un corpo di autisti, e che in fatto di «terzo grado» il nostro eroe conosce soltanto l'interrogatorio poliziesco dei libri gialli, sta il dettaglio d'una certa importanza che il furgoncino «500», come quasi tutti del resto, comporta un solo posto, quello del guidatore. Dove si sistemerà il secondo conducente? Sopra i fiori? E come muoverà l'innocente motorino tutto questo peso? E soprattutto, chi salverà Pinco Pallino da una sacrosanta contravvenzione per violazione della condizione di licenza «veicolo ad un sol posto», e per trasporto in soprannumero di persone su autocarro? Fatale dilemma!

Oltre a ciò, hanno detto al felice autotrenista che deve provvedere il carrello di un sistema di freni, rifare l'impianto elettrico per mettere in regola la luminaria, immatricolare in Prefettura il rimorchio, iscriverlo al P.R.A., munirlo di targa propria e pagare l'apposita tassa sui rimorchi, l'importo della quale, comunicatogli a bruciapelo, gli provocò un tal brivido che il suo «autotreno», cui stava imprudentemente appoggiato con una mano sul cofano, andò a rovesciarsi nella cunetta.

Oggi il povero Pinco guarda con occhio lucente le superbe dodici cilindri straniere che scendono in Italia cariche di belle figliole, con valigie di vesti e belletti sul capace rimorchio «facente parte integrante dell'autoveicolo». E tremano i ponti al transito del glorioso equipaggio, come la lacrima sul suo ciglio. Perchè, egli si chiede, perchè?

E i fiori sono avvizziti sul trespolo di Pinco Pallino, che non è più auto e non può esser treno...

AL. FAR.

CONOSCETE QUESTO PERCHÈ?

La sospensione di questa rubrica, durata due mesi e dovuta ad esigenze di spazio, ha procurato alla Rivista lettere numerose e lusinghiere, ansiose di una ripresa, non che parecchi nuovi quesiti. Si rassicurino i troppo cortesi lettori: la rubrica non sarà lasciata languire. Quanto a rispondere a parecchi quesiti in ogni numero, come ci viene proposto, la Redazione non è d'accordo sia per la tirannica ragione dello spazio, sia perchè non intende trasformare queste note divulgative, caratterizzate da una certa ampiezza di trattazione, in una delle consuete rubriche di «consulenza», alimentate da scheletriche risposte, e alle quali sono più opportuna sede le pubblicazioni speciali di più frequente periodicità.

Continueremo, dunque, a scegliere, tra le domande rivolteci dai lettori, le più interessanti e istruttive, chiedendo venia degli inevitabili ritardi nel rispondere e delle forzate esclusioni.

Eccoci oggi a soddisfare, seguendo un ordine cronologico, il socio Dott. R. R. di Bologna:

Perchè, di fronte alle varie e notorie deficienze del classico sistema di trasmissione del moto in automobilismo, non si adotta la trazione ad elica aerea, che risolverebbe il problema del cambio graduale, eliminerebbe la frizione e le difficoltà di presa sul terreno gelato? Perchè si è limitata la trazione ad elica agli aeroplani, agli idroscivolanti e a qualche slitta da ghiaccio nei

paesi nordici? Esistono ragioni tecniche contro la sua applicazione all'automobile, e quali?

È perfettamente vero che la traslazione di un mobile attraverso la rotazione delle sue ruote, provocata con mezzi di bordo, non è il solo mezzo atto, in ipotesi, ad ottenere il movimento, e neppure il più ovvio, nè il più naturale, nè scevro di difetti. Una delle primissime macchine semoventi, infatti, azionava un sistema di leve che ricordava grossolanamente le gambe dei quadrupedi da tiro. L'elica, la turbina, la vela, l'attrazione magnetica possono essere altrettanti surrogati della ruota motrice. Il motore a reazione (autorazzo ad eiettori) rappresenta l'ultimo tentativo della scienza contro il monopolio della coppia motrice applicata alle ruote.

L'interrogante accenna implicitamente alle deficienze dell'attuale sistema di propulsione automobilistica, senza precisarle, elencando i vantaggi della trazione aerea, che dovrebbero corrispondere ad altrettanti difetti del tipo classico. Colmeremo, dunque, la lacuna notando che:

1° La ruota motrice non possiede gradualità nè elasticità: la sua connessione col motore dev'essere positiva e costante; il suo sviluppo teorico sulla strada corrisponde rigorosamente ad altrettanto avanzamento della vettura; donde la necessità di un cambio di velocità e di una frizione.

2° A sua volta, il cambio di velocità positivo, cioè basato su leggi cinematiche rigorose e non su approssimazioni empiriche, non può fornire quella gradualità che permetterebbe di sfruttare in ogni condizione il regime più appropriato di motore, ma solo un numero limitatissimo di rapporti, assai intervallati tra loro.

3° Per questa caratteristica, e per il rigido diretto legame motore-suolo attraverso le ruote, la marcia risulta anelastica e ricca di sollecitazioni dal motore alla ruota, e viceversa, con tormento notevole degli organi di trasmissione e specialmente delle gomme motrici che, come è noto, sono assai più sensibili agli insulti esterni e durano assai meno che le gomme semplicemente portanti.

4° Sia che il moto avvenga attraverso la coppia posteriore, sia attraverso quella anteriore, si affacciano problemi non risolvibili che in via di compromesso, per quanto riguarda la tenuta di strada, l'aderenza, la reazione alla coppia motrice, l'opportuno abbassamento del baricentro, l'abitabilità della carrozzeria. In particolare, il tipo classico a propulsione posteriore comporta un sistema di trasmissione complesso e ingombrante, senza offrire soverchie garanzie di stabilità in determinate condizioni di strada e di manovra.

5° In ogni caso, per trasformare la rotazione dell'albero motore longitudinale in rotazione delle ruote, son necessarie una coppia d'angolo e un differenziale, che, a parte il peso ed il costo, assorbono, insieme col cambio, una non indifferente percentuale di potenza in attriti.

A tutti questi inconvenienti sfuggirebbe, secondo l'opinione profana, la trazione ad elica aerea, con ruote semplicemente portanti: potendo l'elica girare anche a vuoto, si avrebbe tutta la desiderata dolcezza d'innesto e di trasmissione, senza frizione nè giunti elastici; essa sostituirebbe ovviamente anche il cambio, offrendo in ogni caso la possibilità delle pale orientabili (passo variabile), cioè del cambio graduale; essa avrebbe tutti i vantaggi della trazione anteriore (vettura tirata, anzichè spinta) senza il difetto della scarsa aderenza in salita o su strada lubrica – anzi, l'aderenza sarebbe sempre costante e integrale –; la vettura diverrebbe una semplice carrozzeria montata su ruote, interamente sfruttabile dai viaggiatori, senza ingombri, nè vincoli, nè altezze o passaggi obbligati; le gomme durerebbero di più; il motore funzionerebbe senza strappi e al regime più opportuno, vale a dire più economicamente.

Perchè, dunque, non si raccolgono tutti questi vantaggi, e l'elica aerea rimane caratteristica esclusiva dei tre tipi di veicoli ricordati dal nostro lettore?

Per una ragione fondamentale e insuperabile, e per molte ragioni secondarie, ma anch'esse altrettanto importanti.

Sostanzialmente, perchè l'aeroplano, l'idroscivolante da acque basse, la slitta, non solo non hanno la possibilità pratica di ricorrere ad altri mezzi di propulsione (il che già sarebbe una buona ragione di preferenza per l'elica aerea), ma soprattutto perchè la loro marcia conosce uno scarto relativamente modesto tra velocità minima e massima, il motore funziona a un regime pressochè costante, le resistenze al moto sono su per giù uniformi (idroscivolante e slitta da ghiaccio, anzi, per ipotesi, non conoscono che la marcia perfettamente pianeggiante).

Questa prima osservazione già dice che l'elica aerea ha un buon rendimento soltanto per un determinato rapporto tra il suo passo (inclinazione delle pale) e il regime di rotazione, al quale ultimo corrisponde una determinata velocità di avanzamento del veicolo. Essa può bensì girare anche a vuoto, senza produrre lavoro utile, disperdendo tutta la potenza a smuovere l'aria come un ventilatore (caso dell'aeroplano prima del decollo) e passare gradualmente allo sviluppo del lavoro normale per una serie continua di stadî intermedi, ivi compreso quello dello spunto. Ma tutti hanno osservato che un aeroplano, col motore funzionante già a medio regime, l'istante prima dello spunto può essere trattenuto fermo da pochi uomini; mentre per spuntare deve impiegare buona parte della sua enorme potenza, che anche nei tipi più placidi (apparecchi da turismo) comporta sempre un rapporto potenza-peso sconosciuto alla più brillante vettura automobile. E si noti che l'aeroplano parte in piano perfetto o in lieve discesa, e possibilmente contro vento non solo per aumentare la portanza alare, ma anche per sommare la velocità del vento alla modesta velocità iniziale di traslazione, migliorando così subito il rendimento dell'elica. Da ciò, facile è concludere che, con un rapporto potenza-peso dell'ordine automobilistico, l'aeroplano difficilmente spunterebbe, anche sulla pista piana di cemento, senza una catapulta o una spinta a braccia (come avveniva trent'anni fa quando s'impiegavano

grandi motori). Ma l'automobile ha necessità di spuntar da fermo anche sulle più ripide e lunghe salite, vincendo resistenze d'inerzia tre o quattro volte maggiori: impresa palesemente impossibile con un'elica normale.

Può obbiettarsi che l'elicottero spunta addirittura verticalmente, per sola forza d'elica: ma qui siamo in un campo specialissimo e tuttora sperimentale, dove si fa ricorso non solo a rapporti potenza-peso preclusi all'automobilismo, ma ad eliche di caratteristiche eccezionali e di mole gigantesca, a rendimenti infimi: eliche che sarebbe pazzesco pensar d'introdurre sulle pubbliche strade.

Tornando al caso normale della comune elica aerea per la traslazione orizzontale, a due o tre pale, di diametro compreso tra i m. 1,25 (minimo pratico per un rendimento apprezzabile) e i m. 1,50 (massimo ingombro previsto per una sagoma automobilistica), rimane a vedere se la difficoltà pregiudiziale dello spunto e della marcia lenta in salita o con forti resistenze possa esser vinta dall'accorgimento dell'elica a passo gradualmente variabile: accorgimento usato in aviazione per compensare le variazioni di carico e specialmente di densità atmosferica alle varie quote. Infatti, da quanto sopra si è detto, è palese che la necessità di conservare un rapporto pressochè costante tra regime, passo e avanzamento, per ottenere un buon rendimento, impedirebbe la semplice introduzione di un variatore di rapporti tra motore ed elica, tipo cambio automobilistico – anche trascurando che quest'aggiunta snaturerebbe proprio il principale vantaggio del sistema di trazione.

Ma anche agendo sull'inclinazione delle pale non si migliorerà mai la situazione. L'elica ha un rendimento accettabile entro limiti di passo assai ristretti. Riducendo, per spuntare resistenze quintuple della normale marcia lanciata in pianura, l'angolo delle pale alla quinta parte dell'angolo normale, cioè a pochissimi gradi, il rendimento dell'elica scenderebbe molto prossimo a zero, come è evidente considerando il caso-limite delle pale complanari, che non provocherebbero più alcuna componente dinamica in senso assiale (lavoro utile). In prossimità di questo limite un'altissima percentuale di lavoro va perduta in un inutile mulinello d'aria; e la percentuale scaricantesi in spinta di traslazione sarebbe sempre insufficente allo spunto del veicolo carico in salita, a meno di ricorrere a potenze assurde. Mentre il comune cambio di velocità conserva intatta l'intera coppia motrice adeguando a questa la coppia resistente, l'elica sarebbe paragonabile ad una buona frizione, dolcissima e gradualissima, che però non potrà mai costituire cambio graduale, perchè durante lo slittamento si mangia in calore quasi tutta la potenza. L'elica, insomma, è una macchina delicata ed esigente, che non solo richiede valori proporzionali al regime, cioè *relativi*, ma anche valori angolari *assoluti* quasi fissi, determinati dal mezzo in cui gira, valori che la rendono adatta, nella bassa atmosfera, solo per velocità assolute non inferiori a parecchie decine di Km.-ora.

Del resto, l'osservazione dimostra che anche l'aviazione non fa, del dispositivo di passo variabile gradualmente in volo, un uso di una latitudine neppure paragonabile a quella consueta nei comuni cambi di velocità. La variazione di passo si limita a modesti angoli, in un senso e nell'altro, attorno al valore medio di massimo rendimento teorico. Ed anche entro questi limiti si tratta di un compromesso essenzialmente empirico, perchè in una sola posizione il passo è identico per tutte le parti dell'elica. Variando l'an-

golo delle pale, una sola circonferenza conserverà il passo teorico, e tutte le altre lavoreranno per semplice approssimazione, in aria compressa o rarefatta.

Queste formidabili ragioni di sostanziale inettitudine a vincere le coppie resistenti molto elevate ci dispensano dal dilungarci sugli altri inconvenienti secondarî – d'indole essenzialmente pratica – dell'elica aerea in automobilismo. Essi sono, del resto, evidenti a lume di semplice buon senso: ingombro; pericolo; non richiesta ventilazione agli altri ospiti della strada e agli stessi occupanti del veicolo; polverone intollerabile su strade non asfaltate; risucchio di vegetazione, di vesti e di panni stesi; sibilo tanto più pronunciato e molesto quanto più ci si scostasse dalle condizioni di rendimento ottime; scarsa manovrabilità per il dissidio tra il tiro rettilineo dell'elica frontale e l'orientamento delle ruote nella sterzata, donde una tenuta su strada accidentata certamente peggiore dell'attuale; consumo aumentato, in ragione del peggior rendimento medio.

In conclusione, la classica ruota motrice, coi suoi pochi e tollerabili difetti, i suoi molti e insostituibili pregi, non pare prossima ad essere detronizzata.

CRISTOFORO

NOTIZIE

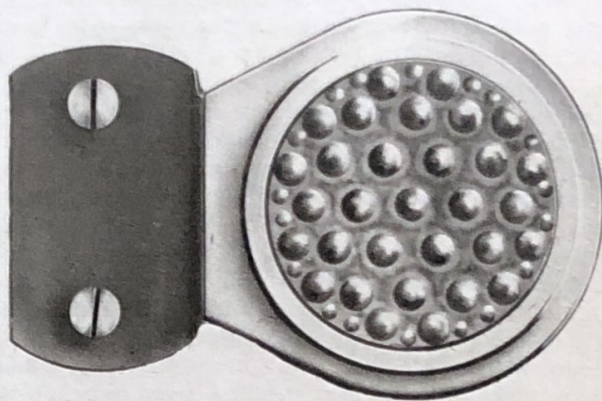
Vidimazione delle patenti per la guida degli autoveicoli.

A termini delle disposizioni vigenti, gli autisti, i quali *intendano far uso continuativo* delle loro patenti di primo e secondo grado, dovranno richiedere il relativo visto prefettizio di vidimazione annua entro il 28 febbraio, previo versamento alle sedi provinciali del R.A.C.I. della tassa fissa di lire ventidue.

Tale vidimazione, del tutto gratuita, potrà essere richiesta tanto all'Ufficio Autoveicoli delle R. Prefetture, quanto alle R. Questure, come a tutti i Commissariati di P. S. all'uopo espressamente già delegati.

Dopo il 28 febbraio, il visto non sarà accordato che dalle R. Prefetture.

Il 30 giugno 1938 scade la proroga per l'applicazione del catarifrangente rosso agli automobili, motocicli, motocarrozzette e motocarri per uso privato.

Il D. M. del 30 maggio 1936 stabiliva che col 1° giugno 1937 tutti gli automobili, motocicli, autocarri, motocarrozzette e motofurgoncini dovessero portare, oltre al fanale posteriore, un dispositivo circolare catarifrangente di colore rosso: per i rimorchi, la forma di tale dispositivo, anzichè circolare, era prescritta triangolare equilatera. Le difficoltà incontrate dai possessori di automezzi per provvedersi in tempo opportuno dei dispositivi predetti indusse il Governo a concedere qualche proroga al termine della loro applicazione. Mentre il termine di tali proroghe è già scaduto per gli autobus, autocarri e relativi rimorchi, non che per le automobili e motocarrozzette adibite a servizio pubblico di linea o di piazza, esso viene invece a scadere al 30 giugno 1938 per le *automobili per trasporto di persone, per i motocicli, le motocarrozzette* e i *motocarri* per servizio privato.

Occorre, quindi, pensare in tempo opportuno a mettersi in regola anche per evitare che all'ultimo momento si possano incontrare difficoltà a provvedersi dei catarifrangenti regolamentari, approvati dall'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili del Circolo di Milano, e che magari si debbano pagare per essi dei prezzi d'affezione.

Ricordiamo a tutti i Soci che la Consociazione Turistica Italiana, per agevolare l'applicazione delle norme di Legge, ha fatto costruire direttamente dispositivi catarifrangenti regolamentari, debitamente approvati, e li mette a loro disposizione per poterli applicare alle autovetture e motociclette di loro effettiva proprietà, al prezzo di costo di L. 6.— per ciascun apparecchio ritirato alla nostra Sede di Milano (Corso Italia, 10) e di L. 7.— per ogni apparecchio spedito nel Regno, Impero e Colonie.

Un inventore... o quasi.

L'idea è buona e interessante: peccato che... manchi il meglio! Si tratta, manco a dirlo, del problema degli abbaglianti. Un noto tecnico della famiglia della C.T.I. ha avuto questo quesiato d risolvere: indicare

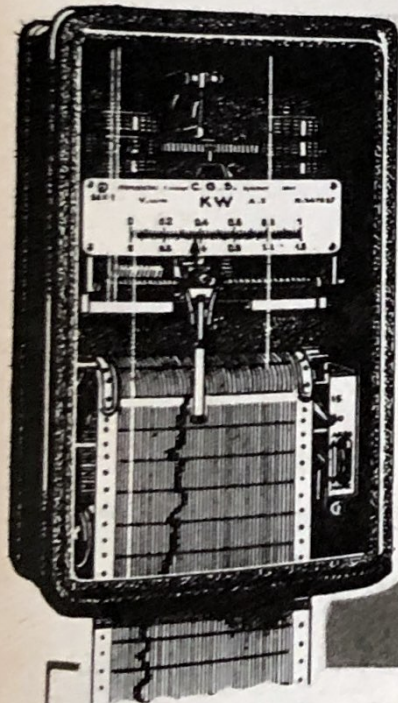
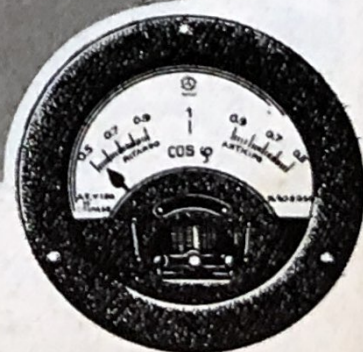
una formula per la composizione di un vetro che percorso da corrente elettrica diventi opaco, per riacquistare la trasparenza non appena interrotta l'eccitazione. Requisiti indispensabili: opacità istantanea e completa, e trasparenza perfetta, non meno istantanea, senza alcuna inerzia (quindi assoluta esclusione di schermi meccanici, croci di malta o applicazioni cinematiche in genere), dovendo questo vetro consentire alternanze di opacità-trasparenza dell'ordine di una ventina al secondo, sull'ampiezza di un comune parabrezza d'automobile, senza macchinari ingombranti.

Chi dava quest'originale quanto difficile incarico non ha fornito molti schiarimenti, limitandosi a dichiarare che il «dettaglio» gli serviva a... perfezionare una «sua» invenzione risolvente al cento per cento, in forma definitiva e integrale, il problema degli incroci notturni automobilistici e dei fari abbaglianti. Visto però che l'interpellato non è riuscito a risolvere il problema del cristallo danzante, abbiam voluto provarci noi: non a scoprire la magica formula del vetro, ma a indovinare il resto dell'invenzione. Dai dati forniti, ci pare ch'essa non possa ricostruirsi che così: ogni automobile possiederebbe una parabrezza di questo cristallo magico, e i fari protetti da vetri della stessa sostanza. Un vibratore manderebbe gli impulsi elettrici contemporaneamente al parabrezza e ai fari, che venti volte al secondo diventerebbero da normali a ciechi e viceversa. Per il noto fenomeno, sfruttato in cinematografia, della persistenza delle immagini sulla retina, gli ospiti di questa vettura seguiterebbero a veder la strada come di consueto, pienamente illuminata in profondità, senza alcun tremolio. (Non crediamo che l'inventore abbia pensato, per i fari, ad interrompere semplicemente la corrente venti volte al secondo, perchè non può ignorare che l'inerzia termica dei filamenti luminosi manterrebbe la luce perfettamente costante senza alcuna effettiva alternanza). L'intensità media d'illuminazione risulterebbe, da questi inavvertibili periodi di interruzione, un po' indebolita, ma sempre sufficiente per qualunque velocità in piena sicurezza.

Ecco una vettura che viene incontro. Che fa? Anch'essa, naturalmente, possiede i suoi cristalli magici al parabrezza e ai fari, e un vibratore esattamente tarato per fornire l'identico numero di alternanze ogni secondo, periodo fissato legislativamente in modo uniforme per tutti. Il guidatore attacca il suo vibratore, poi manovra la messa in fase, sincronizzandolo per tentativi in modo negativo rispetto a quello dell'altra vettura. Il risultato è sorprendente; se i fari della vettura A liberano i loro sprazzi solo quando il parabrezza e i fari di B attraversano la fase di opacità, il guidatore di B non solo non sarà abbagliato, ma vedrà (esclusicamente alla luce dei fari propri) la vettura A venirgli incontro *a fari spenti*. E lo stesso accadrà per l'altro guidatore: ognuno vede alla luce dei proprî fari, mantenuti in posizione abbagliante, tutto quanto gli sta davanti, tranne i molesti fari, divenuti miracolosamente invisibili!

L'abbiamo imbroccata, signor inventore? In caso contrario – poichè, se non è vera, è indubbiamente ben trovata – l'invenzione l'avremmo fatta noi. Nessuno ci dà la formula del cristallo?

Il mistero delle portiere.

In un brillante corsivo su *L'Auto italiana*, «Dur» mette argutamente in rilievo il caratteraccio delle moderne porte (o portiere) d'automobile, che in grazia alle acrobazie di forma e d'incernieratura a cui sono

state sottoposte ed alle esigenze estetiche ed aerodinamiche per quanto riguarda serrature e maniglie, per lo più nascoste o « novecentizzate » in modo anche troppo funzionale, rappresentano per il profano (nonchè per gli ospiti) un vero *rebus* quando si tratta di aprirle, specialmente in caso di urgente pericolo, dopo le deformazioni subite a causa di un incidente, in un principio d'incendio, in seguito a caduta nell'acqua... Viceversa non hanno perduta l'abitudine di aprirsi spontaneamente in marcia quando un bambino vi si appoggia. L'articolista invoca una sorveglianza dell'autorità su questi problemi, e severe prescrizioni per la sicurezza dei trasportati – nonchè l'attenzione degli organizzatori di concorsi, gincane e manifestazioni varie, per l'inclusione di graduatorie basate sulla praticità, istantaneità, sicurezza ed evidenza di manovra delle portiere.

Il problema, anche se presentato a tinte un po' fosche, non appare indegno di studio. Pur prescindendo dalla evidenza della manovra, che potrebbe utilmente fare oggetto di un provvedimento ufficiale di unificazione (nessuno però impedirà ai trasportati di seguitare ad afferrare l'alzacristalli pretendendo di aprire la porta) peccherebbe di ottimismo chi affermasse che, in genere, serrature, chiavistelli, battute e fermagli delle porte funzionino in modo soddisfacente. La violenza onde bisogna sbatterle per assicurarne la chiusura è deleteria per tutta la carrozzeria: e se, in marcia, rinunciano a riaprirsi, è soltanto perchè trovano maggior gusto a fare un rumore fastidioso. Una porta a chiusura veramente dolce, che si possa effettuare dall'interno con semplice movimento di un chiavistello e una moderata trazione crediamo che non esista; e tanto meno una porta che si riapra con la stessa facilità, che non vibri, che non strepiti, e che mantenga queste virtù per decine di migliaia di chilometri.

Gli studiosi di questo campo sono invitati a collaborare.

Fanalini automatici.

La stagione delle lunghe notti rende d'attualità il problema dell'illuminazione, al quale dedichiamo altre righe in queste stesse pagine. L'accensione dei fanalini non sempre è agevole e priva di pericoli come si crede: pericoli, s'intende, d'ordine legale. Si è persuasi in buona fede di averli accesi (specialmente nella marcia in città, dove manca il controllo dell'oscurità circostante) – mentre per dimenticanza, o per un imperfetto scatto dell'interruttore, l'accensione manca. Oppure si abbandona la macchina di giorno o in località illuminata, e il sopraggiungere della notte e il variare d'altre circostanze mettono la vettura in stato di contravvenzione. E le ammende sono forti, non soltanto in Italia.

A sollevare l'automobilista da queste preoccupazioni, una ditta francese esponeva all'ultimo Salone di Parigi un *rélais* a cellula fotoelettrica che, sotto l'azione della luce, comanda automaticamente l'interruttore dei fanalini, chiudendo il circuito oltre un certo grado di oscurità: e parecchie fra le più lussuose vetture francesi già circolano con questo modernissimo dispositivo.

Per fare a meno della costosa e complessa applicazione della cellula fotoelettrica e del *rélais*, un inventore italiano ha ora ideato allo stesso scopo un tubo ricurvo a U, contenente mercurio, cui sovrasta contro l'estremità chiusa del tubo una soluzione cloridrica, ove s'immergono due elettrodi congiunti con la batteria. Sotto l'azione dell'elettrolisi, il cloro e l'idrogeno liberati tendono ad aumentare di volume, spingendo il mercurio che, dall'altro lato del tubo, aziona l'interruttore dei fanalini: infatti questa scomposizione elettrolitica non perdura che al buio, per il noto effetto della luce di ricombinare immediatamente i due gas in miscela, con riduzione di volume, neutralizzando così l'effetto espansivo dell'elettrolisi man mano questa avviene.

Al prossimo numero il programma e il regolamento del

CONCORSO FOTOGRAFICO DE "LE VIE D'ITALIA"

CICLO - MOTO - TURISMO

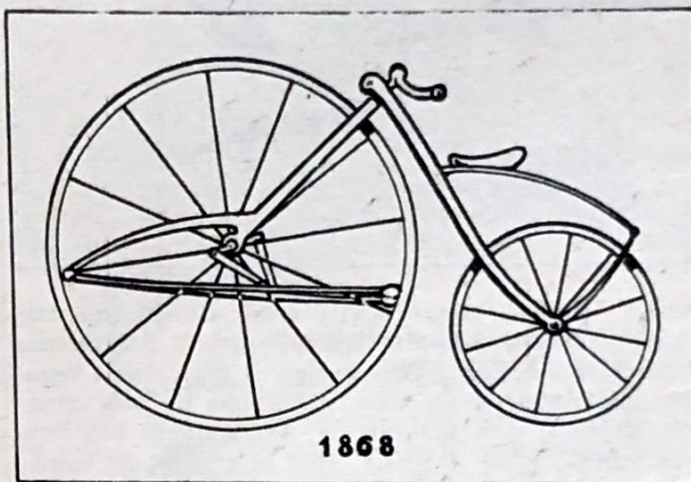
DALL'ANTICO VELOCIPEDE ALLA BICICLETTA MODERNA

Si può dire che il primo perfezionamento del rudimentale celerifero, nato agli albori del secolo scorso, fu l'introduzione di un sistema di propulsione meno primitivo di quello a spinte sul terreno. Dall'« Obby-horse » e dalla « Draisienne » si passò così, verso la metà del secolo, al velocipede. Veicolo, beninteso, sempre primordiale nel pieno senso della parola, ma che, tuttavia, diè modo di studiare i più svariati sistemi di propulsione a leve o a pedali, da cui trassero origine i primi bicicli degni di tal nome, apparsi assai dopo la metà del secolo.

I primi sistemi di propulsione, basati sulla forza muscolare delle gambe e quasi tutti applicati a veicoli a tre ruote, fra i quali il caratteristico « Lady Hobby » del 1819, furono ottenuti mediante leve variamente congegnate. Un po' più tardi fu introdotto il pedale (fu il francese Michaux ad inventarlo, nel 1855) nella forma che esso ancora conserva nella quasi totalità delle attuali biciclette. Il sistema di propulsione a pedale si è imposto soprattutto per il pregio della sua semplicità, quando ancora le possibilità tecniche e costruttive erano in uno stadio tutt'altro che avanzato; mentre i sistemi di propulsione a leve venivano abbandonati perchè la loro maggior complicazione non consentiva allora (si parla della fine del secolo passato) una costruzione adeguata.

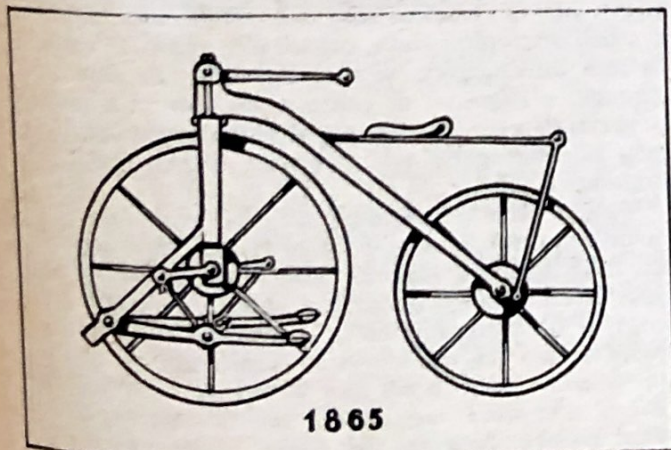
Quando si cominciò a pensare se il rendimento del pedaliere classico poteva essere aumentato coll'adozione di movimenti diversi, esso si era ormai talmente imposto da sconsigliare ulteriori tentativi di percorrere altre vie. Ma gli inventori non desistettero mai dai loro sforzi per tentar di aumentare la velocità della bicicletta, sforzi tanto più numerosi in questi ultimi anni, in quanto il progresso tecnico dei diversi organi della bicicletta attuale le conferisce rendimento e velocità che sembrano giunte ad un limite forse superabile soltanto con modificazioni dei sistemi attualmente in uso. Ecco perchè in questi ultimi tempi sono stati fatti esperimenti di vario genere, con risultati altrettanto diversi, ma tutti, salvo qualche rara eccezione, di scarsa importanza.

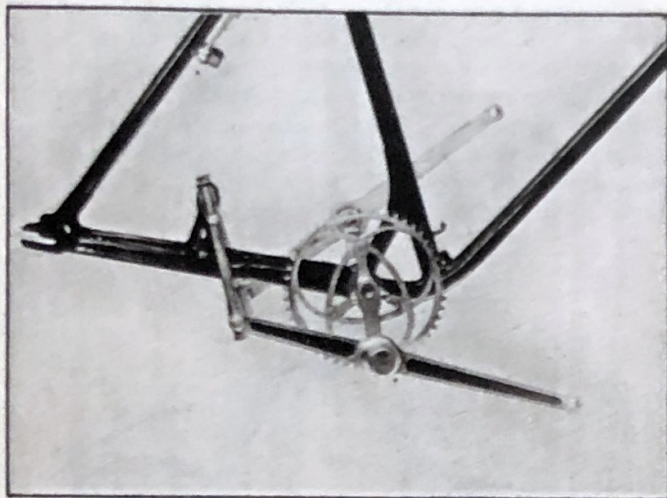
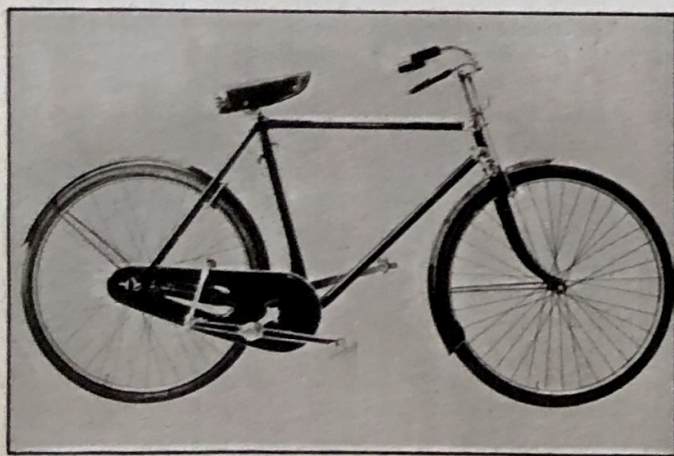
1865

Il fatto è che il normale pedaliere dà un ottimo rendimento. I sistemi speciali, anche se teoricamente superiori, richiedono una caratteristica non facile ad ottenersi: una costruzione cioè perfetta, e una messa a punto impeccabile, perchè altrimenti, data la loro maggiore o minore complicazione, sarebbero causa di dannosi attriti, di troppo forti aumenti di peso, ed anche di difettoso funzionamento.

1868

Il concetto più seguito nello studio di perfezionare il pedaliere è stato quello di allungare il braccio di leva della pedivella e di accorciare la corsa di ritorno del pedale, corsa che riesce inutile, e perciò è vantaggioso eliminarne una parte. Svariatissimi sistemi di questi pedalieri ottenuti con leve allungate, i quali permettevano di pedalare non con un movimento circolare, ma pressapoco elissoidale o quasi rettilineo, sono stati studiati, sperimentati e qualcuno anche messo in commercio. Ricorderemo la bicicletta da donna con trasmissione a leve costruite dalla « Bianchi » per S. M. la Regina Margherita, che se ne serviva nel parco privato della villa di Monza. Ma i più costituiscono una serie di tentativi che non hanno avuto altro effetto se non quello di far parlare i giornali, annunciando come possibili velocità elevatissime (ottanta e persino cento chilometri all'ora!). La bicicletta è già un veicolo dal rendimento elevatissimo: chi pensa di poter ottenere velocità raggiunte solo dai corridori dietro allenatori, ignora senza dubbio le leggi più elementari, prima fra tutte quella dell'aumento della resistenza dell'aria. A velocità elevate essa richiede un'energia parecchie volte superiore a quella del pedalatore; senza contare che occorre sempre l'energia necessaria a mantenere in moto il veicolo e che gli attriti sono tutt'altro che trascurabili.

La schiera degli inventori di biciclette rivoluzionarie è divenuta oggi assai numerosa. Fino ad oggi, però, prove dimostrative delle speciali virtù delle varie biciclette rivoluzionarie di cui si parla non se ne sono avute. La sola eccezione è quella recentemente ottenuta dal forte corridore Albani, montando una bicicletta costruita dal Daccò di Parma e munita di un nuovo pedaliere con speciale pedivella snodata a pedalata rettilinea.

Degli altri sistemi di cui in questi ultimi tempi si è sentito parlare, qualcuno è realizzato con mezzi

speciali (ingranaggi, moltiplicatori, ecc.); ma gli altri, più numerosi, impiegano leve più lunghe dell'attuale pedivella, relativamente corta.

Descriverli, anche brevemente, tutti sarebbe troppo lungo e in parte inutile, perchè non tutti sono nati vitali. Per informare i Lettori che seguono con interesse i perfezionamenti della bicicletta, accenneremo al più conosciuto di questi speciali pedalieri a leve.

Esso è ormai da tempo uscito dalla fase sperimentale e viene montato sulla bicicletta brevetto Stagni, che si costruisce a Forlì. Questo tipo di macchina è regolarmente prodotto in serie ed ha una propria clientela. Come si vede nella figura, il telaio della bicicletta è di forma quasi normale; solo la scatola del movimento è portata un po' indietro. Al posto delle normali pedivelle se ne trovano due cortissime, su cui sono fulcrate le due pedivelle lunghe, che portano anteriormente il pedale e posteriormente sono articolate su biellette oscillanti. Il complesso è realizzato con la massima robustezza, senza tuttavia eccedere troppo nel peso. Le caratteristiche di lavoro del pedaliere Stagni sono le seguenti: mentre con bicicletta normale il piede lavora su una pedivella lunga 17 cm. e percorrere un giro circolare di 106 cm., di cui 40 circa sono utilizzati per la spinta e gli altri 66 servono per il ritorno, nel sistema Stagni il piede, nella fase di lavoro, preme su una pedivella di circa 30 centimetri e compie un percorso pressapoco elissoidale di 85 cm. di lunghezza, di cui circa la metà per la fase

di spinta e l'altra metà per il ritorno. In quest'ultima fase il percorso è rettilineo, nella prima è circolare. Il sistema facilita anche il superamento del punto morto: questa prerogativa, unita alla presenza di pedivella più lunga, renderebbe particolarmente buono il rendimento del sistema in salita. Normalmente queste biciclette vengono montate con rapporti di quasi un metro e mezzo superiori a quelli comuni.

Le nuove biciclette a leve di cui oggi si parla sembrano avvalorare la teoria di un ricorso nella storia ciclistica. Presentiamo due schizzi di velocipedi costruiti poco dopo la metà del secolo passato. Essi sono caratterizzati da un sistema generale, da quello testè descritto. Nulla di nuovo, dunque, sotto il sole? Il caso non è raro: molte idee abbandonate per la difficoltà di attuarle tecnicamente o industrialmente, sono state riprese, magari dopo decenni, e realizzate perfettamente. È dunque possibile prevedere che idee oggi utopistiche potranno domani entrare nel dominio della pratica.

E. CAP.

Note pratiche: l'impiego del duralluminio.

I nostri lettori sono informati del sempre crescente impiego di parti in duralluminio nella costruzione ciclistica (specialmente in Francia), ciò che ha consentito un notevole alleggerimento del peso non solo delle macchine da corsa, ma anche di quelle da turismo. Diciamo subito che da noi la cosa ha, per il cicloturista, una scarsa importanza pratica, perchè, mancando una vera industria che si dedichi alla macchina per cicloturismo, manca la fabbricazione degli accessori relativi. Ma un buon numero di parti (specialmente destinate alle biciclette da corsa) vengono prodotte da noi, e in buona quantità anche esportate. Abbiamo perciò creduto utile, poichè l'argomento è di attualità, rimandare la promessa nota sui freni ad espansione e parlare del duralluminio da un punto di vista pratico.

La prima questione che si presenta è quella del prezzo. Gli accessori in lega leggera costano generalmente il doppio – e a volte anche più – di quelli in acciaio. Ma anche prescindendo da questa considerazione economica, è molto conveniente per il cicloturista estendere il più possibile l'impiego del duralluminio nella sua macchina?

Recentemente è uscita una pubblicazione della società francese del duralluminio, a cura di un noto tecnico e brillante scrittore in queste materie. L'opuscolo ci ha fatto un poco sorridere. Se ci servissimo della bicicletta soltanto per qualche passeggiata cittadina avremmo potuto accettarne il contenuto senza beneficio d'inventario, ma poichè siamo soliti compiere viaggetti di una qualche entità, abbiamo avuto più volte l'occasione di sperimentare che, chilo più chilo meno, per il «cicloturista» è la stessa cosa. L'autore di quell'opuscolo invece, calcoli alla mano, fa risultare da una diminuzione di tre chili una tale somma di vantaggi e risparmi di energia, da indurci a pensare al prestigiatore che riempie il palcoscenico degli oggetti più eterogenei ed impensati dinanzi al pubblico stupefatto.

A parte pure la questione del peso, che secondo noi ha un'importanza assai relativa (inutile dire però che una bicicletta più leggera offre sempre qualche vantaggio, se non altro quando la si deve portare o spingere), il duralluminio ha un altro lato buono, che è anche il lato più interessante: l'inalterabilità. Il ciclista sa quale nemico sia per la macchina la ruggine; poterla eliminare rappresenta un vantaggio grandissimo, perchè significa mantenere inalterata a lungo l'estetica della bicicletta, riducendo al minimo le necessarie cure di manutenzione. Ma anche il duralluminio si altera e perde col tempo la sua lucentezza, che però si può facilmente ripristinare: basta strofinarne la superficie con lana di ferro imbevuta di acquaragia, poi asciugarla e sfregarla con uno straccio di lana, finchè diventi perfettamente brillante.

Ed ora siamo al problema più importante. Il duralluminio è realmente resistente quanto l'acciaio? In teoria, le parti costruite in duralluminio dovrebbe presentare tutte le caratteristiche di resistenza e durata; ma in pratica questo non sempre avviene. Per una corsa, sia pure in due asperità stradali; per una gara cicloturistica (come se ne fanno all'estero) di meno di un migliaio di chilometri, una bicicletta montata anche con tutte le parti possibili di duralluminio può servire senza inconvenienti come una normale bicicletta in acciaio. Ma per il cicloturista che si provvede della macchina allo scopo di servirsene con tranquilla sicurezza per qualche anno, percorrendo magari parecchie centinaia di chilometri al mese nella buona stagione, sappiamo per esperienza che, specie se il ciclista pesa più del normale, molti accessori o parti in duralluminio non resistono a lungo. Questa condizione di cose toglie al turista tranquillità e sicurezza.

Poichè il duralluminio costa assai caro, perchè non si è cercato di ottenere lo stesso alleggerimento, o quasi, usando acciai speciali, magari inossidabili, che, pur costando sempre meno, sarebbero assai più resistenti?

Tornando al duralluminio, notiamo che per molte parti della bicicletta esso è di uso convenientissimo, principalmente per i parafanghi, manubrii, copricatena, ecc., per quelle parti insomma a cui non si chiede una grande resistenza; ma esso è sconsigliabile per altri accessori, che in caso di rottura possono dar luogo a qualche serio pericolo; per i freni, ad esempio, che, se pure raramente, qualche volta si rompono, specialmente alle leve; per il tubo reggisella, per gli attacchi del manubrio, ecc. È perciò consigliabile che, volendo montare queste parti in duralluminio, si scelgano almeno buone marche e tipi robusti.

Altre parti non sono immuni da eventuali fastidi, come l'usura negli ingranaggi, nelle corone dentate e nei pedali; ma esse tuttavia comportano l'impiego del duralluminio.

E. CAP.

N. d. R. – Lasciamo al nostro Collaboratore la responsabilità delle conclusioni alle quali perviene con questo suo articolo. A nostro avviso, soltanto la pratica, già in atto, potrà darci un indirizzo sicuro. Noi abbiamo infatti di recente ammirato, nelle officine del Comm. Umberto Dei, una bicicletta da viaggio costruita in materiale ultraleggero anche per alcune parti che il Caporali escluderebbe.

NOTIZIE

L'Esposizione di Milano.

Quando questo numero della rivista era già in macchina si è aperta a Milano la XIX Mostra del Ciclo e del Motociclo, alla quale hanno fatto corona il raduno invernale dei motociclisti e il concorso nazionale dei mototrasporti. Sulle novità dell'Esposizione e sull'esito della manifestazione ci ripromettiamo di tornare diffusamente in seguito. Per ora possiamo già constatare il pieno successo tecnico e propagandistico della Mostra, affermato dal numero e dalla qualità dei partecipanti e dal pregiato valore dei modelli dell'Anno XVI. La nostra industria motociclistica è in una fase di intenso progresso e attraversa un periodo di floridezza, frutto dell'organizzazione fascista e dello spirito ardimentoso delle masse e dei dirigenti. Accanto alla gamma completa della produzione motociclistica nazionale si è avuta un'interessante esposizione di biciclette e di accessori.

Ascesa dell'industria motociclistica germanica...

Come l'industria italiana, è in meraviglioso sviluppo quella germanica, la cui produzione ha trovato ampio collocamento nel mercato interno. Il motociclismo tedesco ha avuto una superba ascesa, che di colpo lo ha portato ad un alto grado di attrezzamento. All'incremento della circolazione ha fatto riscontro l'aumento dell'attività sportiva, reso evidente dall'accresciuto numero delle manifestazioni e dal pregio della costruzione da corsa, che, insieme a quella italiana, si è portata all'avanguardia della produzione mondiale.

Sull'esempio dei costruttori italiani, i Tedeschi hanno adottato, con risultati eccellenti, il telaio elastico e la sovralimentazione a compressore, e per la prossima stagione si propongono un'offensiva in grande stile sui campi stranieri e in particolare in Inghilterra. I campioni germanici saranno, infatti, presenti al Tourist Trophy e alla Sei Giorni Internazionale, e per l'una e per l'altra manifestazione sono stati stabiliti turni di allenamento collegiali dei corridori per una preparazione specifica, riferita alle particolari esigenze delle gare.

...e decadenza di quella francese.

In contrasto, si deve registrare il fenomeno della preoccupante contrazione produttiva dell'industria francese, per la quale ha gettato l'allarme ripetutamente la stampa d'oltralpe, impressionata dalla gravità dell'avvenimento. Le cifre sono tali da mostrare la delicatezza estrema della situazione: le statistiche hanno segnato, più che una costante diminuzione, una «caduta verticale». Nel 1930 erano state prodotte in Francia 165.000 motociclette; nel 1936 ne sono state prodotte 18.000; i dati del 1937, non ancora completi, conducono a una valutazione dell'entità produttiva non superiore ai 10.000 esemplari. E la conclusione unanime della stampa francese è: dove arriveremo nel 1938?

Gli studiosi delle cause di questa decadenza senza precedenti attribuiscono un'importanza fondamentale alla legislazione vigente, che non appare la più idonea a favorire lo sviluppo del motociclismo, e da ogni parte si invoca la soppressione della licenza di guida (già attuata, osserviamo, dal Governo fascista, da oltre un lustro), chiedendo anche l'intervento del Ministero della Guerra, il quale deve giustamente preoccuparsi del fenomeno, se non vuole che il suo programma di motorizzazione delle forze armate – un altro chiodo su cui si batte quotidianamente in Francia – rimanga inattuabile per la deficienza di mezzi tecnici e umani.

La bicicletta a motore in Francia.

Il nuovo Codice francese della Strada, comparso recentemente, ha lasciato inalterata, sotto questo punto di vista, la situazione, provvedendo soltanto alla definizione della bicicletta a motore quale veicolo per cui è ammessa l'esenzione della licenza di guida. Ma anche questa definizione non ha trovato molti consensi. Il testo del regolamento provvede a fissare la cilindrata massima del motore in 100 cmc. e il peso massimo in 35 kg.; e fin qui nulla da obiettare; ma poi stabilisce la velocità massima del veicolo in 30 km. all'ora, e questo, secondo le critiche più fondate, costituisce una autentica barriera al progresso, un ostacolo gravissimo per il costruttore, la cui responsabilità è direttamente chiamata in causa. Molto meglio

si osserva – sarebbe stato fissare la velocità media consentita per l'uso del veicolo, limitandola pure a 30 km. all'ora. Non è la cifra che si discute: è il tipo della limitazione. Per ciò, si conclude, l'avvenire della bicicletta a motore non è roseo in Francia.

Rimanendo in campo internazionale, chiudiamo queste note segnalando due novità: l'impiego del compressore sulla produzione di serie di un modello belga, e un nuovo gigante americano: quattro cilindri in due blocchi, 1265 cmc. di cilindrata, testa riportata in alluminio, ammissione in testa e scarico laterale.

Rinnovare la bicicletta!

Spira aria di rinnovamento per la bicicletta: gli spiriti sono inquieti, i riformatori si agitano. Avvocati, meccanici, artigiani, uomini di *sport*, persino un sacerdote, hanno trovato o credono di aver trovato la grande (o piccola) invenzione, si sentono illuminati dal lampo di genio che rivoluzionerà la bicicletta. Genialità non è parola impropria; se qualche cosa si scoprirà che rinnovi questo veicolo, ormai da quarant'anni cristallizzato in una forma che appare la più semplice e meccanicamente la più economica, questo qualche cosa dovrà consistere in una scoperta davvero geniale, essendosi tanto a lungo sottratta allo spirito di osservazione e di inventiva di decine di milioni di uomini che in tutto il mondo fanno quotidianamente uso della bicicletta.

Le proposte sono state tante e tanto varie ed i risultati previsti e annunziati tanto clamorosi, che nella discussione è finalmente intervenuto l'on. ing. Artemio Ferrario, segretario dell'Associazione Nazionale Fascista Inventori, il quale ha fatto un conto molto rapido e molto semplice, dimostrando che, a 30 km. all'ora, le resistenze all'avanzamento offerte dall'aria e dall'attrito della strada in piano importano per il ciclista l'erogazione di una potenza eguale a circa un terzo di cavallo.

Orbene, la potenza di un uomo normale applicata ad un lavoro continuativo si valuta a circa un settimo di cavallo, la potenza di un terzo di cavallo occorrente per marciare a 30 chilometri all'ora si può erogare effettivamente, ma per un periodo non eccessivamente lungo e con intervalli di riposo. Soltanto il corridore ciclista ossia l'atleta dotato di particolari qualità, lungamente allenato, può superare, ma non in continuità, questi limiti.

L'on. Ferrario ha precisato che, portando la velocità da 30 a 100 km. all'ora, la resistenza dell'aria aumenterebbe di dieci volte e più, richiedendo una potenza di 13 cavalli: qualche cosa come il lavoro continuativo di due elefanti! Tutto questo tende a ribadire il concetto – da noi pure già ripetutamente espresso in forma sommaria su queste colonne – che ogni qualvolta si vagheggia una nuova soluzione del problema della locomozione umana, non bisogna mai dimenticare che il motore agente è sempre ed unicamente l'uomo, il quale non può sviluppare – qualunque sia la forma di applicazione – più di una certa potenza. La prestazione della bicicletta per uso continuato e per individui normali appare quindi chiaramente definita.

Si potranno escogitare nuovi sistemi di trasmissione, si potranno indurre al lavoro altri fasci muscolari che nella bicicletta comune rimangono inoperosi – ma allora la stanchezza interverrà più presto *a ridurre la capacità di lavoro*. È dunque certo che se non si avrà a disposizione una maggior potenza del pedalatore

non si potranno superare certi risultati, ed accrescere artificialmente questa potenza non si può senza andare incontro alla bicicletta a motore.

Il parafango bianco anche in Olanda.

I lettori ricorderanno un articolo dell'on. Italo Bonardi, dedicato a piccoli e grandi problemi del turismo, comparso nel numero del gennaio 1937 de *Le Vie d'Italia*, nel quale lo scrittore si soffermava sul problema che persiste insoluto da quando la bicicletta è divenuta mezzo popolarissimo di locomozione: il problema della efficace segnalazione di questo veicolo.

Si accennava in quello scritto alla iniziativa di colorare in bianco il parafango e la forcella posteriore, allo scopo di offrire una maggiore visibilità ai veicoli sopraggiungenti, e si diceva che l'iniziativa aveva ottenuto in Germania largo favore.

È ora la volta dell'Olanda, paese, come ognun sa, di intensissima circolazione ciclistica, a far propria l'idea e a renderne obbligatoria l'esecuzione. Infatti, dal primo gennaio 1938 le biciclette dovranno colà essere munite di un parafango posteriore verniciato in bianco, oppure di una copertura bianca applicata al parafango stesso, di almeno 30 centimetri di lunghezza. Questa speciale segnalazione non esclude l'obbligo, già esistente ed ora chiaramente riconfermato, del fanalino posteriore a luce rossa, il quale deve essere collocato appunto sulla parte colorata in bianco del parafango, ad una distanza massima di 60 cm. dal suolo.

Interesserà ai ciclisti stranieri diretti in Olanda apprendere che, per interessamento del Touring Club dei Paesi Bassi, essi sono esonerati dall'obbligo del parafango bianco; sono però tenuti ad osservare la norma del fanalino rosso posteriore.

Il motore umano.

I continui progressi del primato mondiale dell'ora, recentemente migliorato dal francese Archambaud sulla pista del Velodromo Vigorelli di Milano, sembrano apparentemente contraddire a questa limitazione di possibilità della bicicletta. Archambaud ha percorso in un'ora km. 45.840; ma a prescindere dalle particolari condizioni dell'ambiente (temperatura favorevole e aria calmissima) e dell'atleta (lunga, meticolosa preparazione). Archambaud ha ottenuto il suo mirabile massimo spendendo per un'ora una potenza media di 51 chilogrammi al secondo, pari a circa due terzi di cavallo, con un ritmo di 109 pedalate al minuto. Sono cifre che inducono a riflettere e che spiegano l'eccezionalità di certi risultati.

Tutto ciò non vuol significare, d'altra parte, che ogni forma di progresso sia preclusa alla bicicletta. Anche in questo campo – dove si è già pervenuti a un altissimo grado di perfezione (la trasmissione di un ciclo in buone condizioni di lubrificazione ha un rendimento del 99%, realizzando, quindi, una delle macchine più perfette) – v'è sempre da fare per gli uomini di buona volontà. Si tratta di orientare opportunamente le iniziative a migliorare le condizioni fisiologiche della pedalata e quindi la posizione del pedalatore, affinchè la fatica abbia la maggiore utilizzazione possibile; a realizzare cambi di velocità pratici e robusti; a migliorare le sospensioni oggi vincolate alla rigidità del telaio; a diminuire il peso di varî organi, senza intaccarne la resistenza. Tutto giova, purchè non si chieda mai più di quel settimo di cavallo, che rappresenta la media potenza dell'umanità pedalante.

C. cc.

ESCURSIONI E CAMPEGGI

Anche il decorso anno 1937 ha registrato una notevole attività esplicata dal nostro Sodalizio nel campo delle Escursioni e dei Campeggi. Oltre mille Soci parteciparono, con piena soddisfazione, alle cinque manifestazioni organizzate, dalla C. T. I. e che furono precisamente:

Escursione dalla Tripolitania alla Cirenaica per la Litoranea Libica; Periplo delle coste d'Italia ed escursione nella Venezia Giulia; XVI Campeggio « Monte Rosa »; Escursione in Umbria; Marcia turistico - alpina nelle Dolomiti.

Siamo ora lieti di annunziare le manifestazioni che si stanno studiando per l'anno corrente, affinchè i Soci possano rendersi conto delle molteplici e varie attrattive che il programma attuale offre:

RODI - LA SPIAGGIA.

Escursione-Crociera in Dalmazia, Atene, Rodi (27 aprile-11 maggio); Escursione in Liguria (22-29 maggio); XVII Campeggio « Tre Cime di Lavaredo » (20 luglio-21 agosto); Escursione in Austria (4-15 settembre).

Programma attraente, quindi, e quanto mai vario.

Escursione - crociera in Dalmazia, Atene, Rodi.

Nella prossima primavera la C.T.I. tornerà nella radiosa Isola delle Rose e dei Cavalieri, che sotto il fattivo impulso dei suoi governatori fascisti aggiunge ogni anno nuove fulgide gemme alla sua magnifica corona di gloria e di bellezza.

I Soci che già hanno visitato Rodi con le precedenti escursioni organizzate dal nostro Sodalizio, la ritroveranno nell'anno XVI arricchita di grandiose opere pubbliche, nuovi scavi archeologici, nuove strade, nuove bonifiche. Cinque giorni di permanenza a Rodi costituiranno una lieta parentesi di gioia serena e consentiranno di visitare a fondo, senza precipitazione, l'intera isola nei suoi più svariati aspetti, artistici, folcloristici, paesistici ed economici. L'interesse della mèta del viaggio verrà accresciuto dalla visita alle più belle e attraenti città del litorale dalmata, l'imperiale Spalato e la gentile e forte Ragusa, che abbinano all'incantevole positura la fama di puri gioielli d'arte. Inoltre, Traù medievale, la fiorita Riviera dei Sette Castelli, la romana Salona detta Pompei dell'Adriatico, le famose Bocche di Cattaro e, per l'aspra strada del Lovcen, Cettigne, capitale del Montenegro. Curzola, Budua, Castelnuovo saranno altri centri visitati, centri minori, ma tutti con un proprio fascino particolare.

ATENE - TEMPIO DELLA VITTORIA.

Anche di Atene si visiteranno senza fretta i più insigni monumenti, ed avanzerà tempo sufficiente perchè ognuno possa, secondo i suoi gusti, mescolarsi all'intensa vita della metropoli ellenica.

Le quote di partecipazione saranno comunicate nel prossimo numero della Rivista. In

marzo sarà pronto il programma particolareggiato del viaggio, e sarà inviato a tutti i Soci che ne faranno richiesta. Per esigenze di organizzazione i posti sono limitati a 50 e la precedenza verrà strettamente concessa secondo l'ordine di inscrizione.

Escursione in Liguria.

Anche le regioni d'Italia che sono, come la Liguria, fra le più comunemente visitate oltre che per la loro incomparabile bellezza, per la perfezione raggiunta nell'attrezzatura turistica dei loro maggiori centri, offrono sempre attrattive e aspetti nuovi e impensati al viaggiatore che voglia, anche per poco, allontanarsi dagli itinerari consueti.

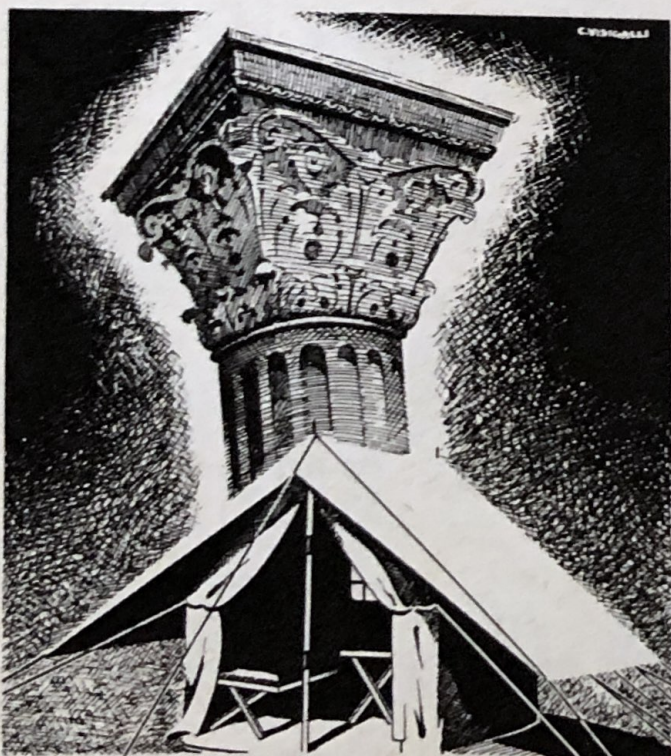
Così la Liguria, a tutti nota per il suo superbo Capoluogo e la fiorita Riviera, presenta vivacissimi contrasti e un'estrema varietà di paesaggi e d'ambienti quando ci si inoltri nelle sue valli, a torto neglette da chi in Liguria non cerca che il mare e le aiole fiorite. Quanti di coloro che furono innumerevoli volte a San Remo o a Bordighera hanno mai risalito la Val Nervia e la Valle Argentina, a tratti tutte sorrisi, ammantate di ulivi, a tratti selvagge di pretto carattere alpino, coi caratteristici paesi appollaiati, a forma di pigna, su colli e dominati dall'alto campanile, coi loro vicoli tutti a scale e ad archivolti, pretti borghi saraceni? E quanti di coloro che hanno percorso centinaia di volte il tratto da Genova a La Spezia in ferrovia, lunga teoria di gallerie, o in auto per la strada interna del Bracco, possono dire di conoscere la dirupata ed estremamente pittoresca costa tra Sestri Levante e Portovenere, nelle cui insenature sono appollaiati e si inerpicano i pittoreschi villaggi delle Cinque Terre, e Levanto, e Deiva?

Tutto ciò si potrà ammirare nella prossima escursione, perchè il tragitto da La Spezia a Portofino verrà effettuato con un battello appositamente noleggiato e le due vallate delle Alpi Marittime verranno percorse seguendo un'ottima strada militare, normalmente preclusa ai turisti.

Non abbiamo citato che due esempi, relativi uno alla montagna e uno al mare, per dimostrare che il viaggio è stato da noi studiato con l'intendimento di offrire una visita completa dell'intera regione; ma quante altre domande, come le precedenti, si potrebbero formulare!

Lungo l'itinerario si visiteranno La Spezia e il suo meraviglioso Golfo con Portovenere e Lerici; il Golfo del Tigullio e il Promontorio di Portofino; Genova e la Camionale che la collega alla Valle del Po; la ridente regione dell'Ovadese e le vallate alpestri del retroterra di Savona sino ad Ormea e al Colle di Nava; San Remo e i suoi dintorni; Monte Bignone cui si accede in funivia; le Valli Argentina e Nervia; Ospedaletti, Bordighera e Ventimiglia; i famosi Giardini della Mortola; le caverne preistoriche dei Balzi Rossi a Grimaldi; infine, tutti i centri della Riviera di Ponente sino a Genova, ove il viaggio si concluderà con la visita facoltativa della città.

L'escursione avrà inizio a La Spezia e, come abbiamo detto, si effettuerà sino a Portofino con battello speciale, indi con lussuosi torpedoni: poco più di 700 km. da percorrere in 7 giorni, di modo che il viaggio risulterà oltremodo piacevole e comodo.

Per esigenze di ordine logistico i posti sono limitati a 75 e la precedenza verrà strettamente assegnata secondo l'ordine di iscrizione. Il programma dettagliato sarà pronto nel prossimo mese di marzo e verrà inviato ai Soci che ne faranno richiesta all'Ufficio Escursioni e Campeggi della C. T. I., Corso Italia 10, Milano. In altro numero parleremo del prossimo Campeggio «Tre Cime di Lavaredo».

TRA I LIBRI

CESARE CESARI. – *Manuale di storia coloniale*, 6ª edizione sotto gli auspici dell'Istituto Coloniale Fascista. Ed. L. Cappelli, Bologna, pag. 300: L. 15.

A. LESSONA. – *L'Africa Italiana nel 1° anno dell'Impero*, edizione della Rassegna Economica dell'A.I., Libreria dello Stato, Roma 1937-XV.

A. DE PHILIPPIS. – *Classificazioni ed indici del clima in rapporto alla vegetazione forestale italiana*. – Pag. 169, con 4 carte a colori e 18 diagrammi. Consiglio Nazionale delle Ricerche, Comitato Nazionale per la Geografia, Bologna 1937-XV: L. 15.

R. ALMAGIÀ-U. GIUSTI. – *Lo spopolamento montano nell'Appennino Abruzzese-Laziale*. Sguardo geografico-economico e note riassuntive. Estratto da «Studi e monografie dell'Istituto Nazionale di Economia Agraria», Roma 1937-XV.

CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE - COMITATO PER LA GEOGRAFIA - COMITATO PER L'INGEGNERIA. – Ricerche sulle variazioni delle spiagge italiane: 1. *Le spiagge della Riviera Ligure*, a cura di M. ASCARI, L. BACCINO e G. SANGUINETI. – Pag. 328, con tav. f. t. «Aeternum», Roma 1937-XV: L. 35.

E. CECCHI. – *Pittura italiana dell'Ottocento*. – Pag. 108, con 120 tav. Ed. U. Hoepli, Milano 1928 L. 18.

GIUSEPPE BARBERA. – *L'Africa non fa paura*. – Pag. 234, con illustrazioni. Unione Editoriale d'Italia, Roma 1937-XV: L. 12.

Col. RODOLFO XYLANDER. – *La conquista dell'Abissinia*. – Pag. 228, con 25 schizzi nel testo. Ed. Fratelli Treves, Milano 1937-XV: L. 15.

D. S. ISOLANI DI MONTIGNOSO. – *L'Abbazia di Monteverdi e la Madonna del Frassine in Val di Cornia*. – Pag. 174, con illustraz. Tip. A. Giovannelli, Castelfiorentino 1937-XV: L. 6.

MICHELE POZZETTO. – *A San Giusto, sul sacro colle di Trieste*. – Pag. 67, con illustraz. Stab. Tipogr. Nazionale 1936-XIV: L. 3,50.

RENZO CHAPPERON. – *Silos e magazzini per ammassi granari*. – Progettazione, costruzione, gestione. Pag. 217, con illustraz. Istituto delle Ediz. Accademiche, Udine 1936-XV: L. 22.

ANGELO DE BENVENUTI. – *Castelli e fortezze di Dalmazia (Il Castello di Novegradi)* – *Munizioni guerresche in Dalmazia attraverso i secoli*. – Tip. E. de Schönfeld, Zara 1936-XIV.

DANTE MILANI. – *Dizionario di fraseologia e terminologia idiomatica della lingua inglese*. – Pag. 445. Ed. G. B. Paravia, 1937-XV: L. 22.

FRANCESCO ROCCIOLO. – *L'abbigliamento attraverso i secoli*. Parte III: *Abbigliamento italiano dell'Evo moderno e contemporaneo*. – Pag. 110, con illustraz. Stamperia F.lli Puglisi, Ragusa 1937-XV: L. 15. – In vendita presso l'Autore, Comiso (Ragusa). Ai Soci della C.T.I. sconto del 20%.

GUGLIELMO STRATA. – *La Scuola rinnovata*. Pag. 62: L. 8. – ALCANDRO TONGIORGI. – *Venticinque anni di vita della Scuola rinnovata di Milano 1911-1936*. Pag. 94: L. 10. – GIUSEPPINA PIZZIGONI. – *Scuola nuova maestro nuovo scolaro nuovo*. Pag. 30: L. 5. – A cura dell'Ufficio di propaganda dell'«Opera Pizzigoni» (piazza Grandi 3), Milano 1937-XV.

FRANCO CIARLANTINI. – *Il Marocco com'è*. Pag. 166 con illustraz. Ed. A. Mondadori, Milano 1937: L. 10.

ART. IAHN RUSCONI. – *La R. Galleria Pitti in Firenze*. Pag. 333, con illustraz. Libreria dello Stato, Roma 1937-XV: L. 12.

R. ISTITUTO STORICO ITALIANO PER IL MEDIO EVO. – *Guida storica e bibliografica degli archivi e delle biblioteche d'Italia*. – Vol. III: FERNANDA ASCARELLI. – *Biblioteche e Istituti stranieri in Roma*. Pag. 156: L. 12. – Vol. IV: D. LEONE MATTEI CERASOLI O. S. B. – *Badia della SS. Trinità di Cava*. Pag. 45: L. 5. Libreria dello Stato, Roma 1937-XVI.

G. B. CERVELLINI. – *I leonini delle città italiane*. Estratto da «Studi Medievali». Anno 1933. Fasc. II.

G. ALBERTON. – *La fonte Soterìa o della Salvezza*. Confidenze di un medico. Pag. 64 con illustraz. Tip. G. Rumor, Vicenza 1937-XVI: L. 3.

Santu Casanova. In memoria. Pag. 39, con illustraz. Estratto da «Corsica Antica e Moderna» fasc. 5-6. 1936-XV: L. 3.

MARIA BANDINI BUTI. – *Bianco rosso verde. Origini, glorie, vicende della bandiera italiana*. Pag. 142, con illustraz. e tav. f. t. Ed. R. Bemporad, Firenze 1937-XVI: L. 10.

ADRIANO A. MICHIELI. – *Il Duca degli Abruzzi e le sue imprese*. Pag. 272 con illustraz. e carte. Ed. Treves, Milano 1937-XV: L. 20.

R. POMÈ. – *Basi e regole moderne di pubblicità*. Libro pratico ed utilissimo in ogni azienda. Contrassegno L. 19,30, oppure vaglia di L. 18 a «Editrice Lealtà», via Jacopo della Quercia 15, Milano.

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. – *Effemeridi astronomiche ad uso dei naviganti per l'anno 1938*. Pag. 225. Genova 1937-XV: L. 12.

CARLO A. FELICE. – *Arti industriali d'oggi*. Pag. 146 d'illustraz. Quaderni della Triennale. Ulrico Hoepli Ed., Milano 1937-XV: L. 30.

VINCENZO CARROZZA. – *Le pene disciplinari al personale degli Enti locali*. Manuale pratico. Pag. 107. Scuola Tip. dell'Orfanotrofio, Polistena 1937-XV: L. 12.

ALDO FORATTI. – *Gli studi d'arte di Marco Minghetti*. Pag. 27. Presso la R. Deputazione di Storia Patria, Bologna 1937-XVI.

ISTITUTO DI STUDI ROMANI - SEZIONE LOMBARDA. – *Italia Romana: Lombardia Romana*. Pag. 371, con 10 illustrazioni. Casa Ed. Ceschina, Milano 1938-XVI: L. 20.

GUIDO D'ONOFRIO. – *Atessa*. – Guida della città con brevi cenni storici. Pag. 28, con illustraz. Stab. Arti Grafiche G. Spoltore, Casoli 1937-XVI.

PIERO GRASSINI. – *Ponti romani su un tratto dell'antica Flaminia.* Estratto dalla « Rassegna del Comune di Terni ». Gennaio-Luglio 1937-XV.

ANDREA GLORIA. – *Il prontuario del contribuente italiano.* Pag. 616. Gregoriana Editrice in Padova 1938-XVI: L. 20.

PAOLINO FERRARI. – *Tecnica dell'accertamento dell'infortunio stradale.* Pag. 126. Tipografia Regionale, Roma 1937-XVI: L. 12.

EMILIO NASALLI ROCCA DI CORNELIANO. – *Piacenza sotto la dominazione sabauda (1744-1749).* Pag. 94, con illustraz. Biblioteca Storica Piacentina, Piacenza 1929: L. 10.

MARIO FERRARIS. – *Il Generale Carlo Corsi, sociologo e letterato.* Con prefazione di S. E. il Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio. Pag. 96. Casa Ed. Giuseppe Gambino S. A., Torino 1937-XV: L. 10.

Calendario Atlante De Agostini 1938-XVI-XVII. Istituto Geografico De Agostini, Novara. L. 10.

P. S. RIVETTA (TODDI). – *Curiosità linguistiche stravaganti e sagge.* Pag. 237 con illustraz. Ed. Ceschina, Milano 1938-XVI: L. 10.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Quote d'associazione per il 1938

Soci Annuali	L. 22,20	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. 32,20)
Soci Quinquennali	L. 110,20		(Estero L. 160,20)
Soci Vitalizi	L. 350,—		(Estero L. 500,—)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 450,—		(Estero L. 600,—)

Per i versamentti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 dicembre 1937-XVI

Soci che avevano pagato la quota al 31 dicembre 1937		N. 189.023
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1937 alla stessa data		» 21.526
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1936	N. 245.734	
Nuovi Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1937	» 6.857	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 dicembre 1937	» 13.698	
		» 266.289
Totale Soci		N. 476.838

Direttore: Sen. CARLO BONARDI
Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile Dott. ATTILIO GERELLI
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

SALOTTO CON PAVIMENTO DI LINOLEUM UNITO ARANCIONE

RINNOVATE LA VOSTRA CASA

Rinnovare il vostro appartamento secondo il gusto moderno vi sarà facile, se nelle stanze migliori farete installare pavimenti di linoleum. Afonici e confortevoli, con la varietà del colore dànno risalto alle semplici linee e alle belle proporzioni dei mobili d'oggi ed in ogni ambiente portano l'igiene e il conforto.

A richiesta si fanno preventivi per pavimenti posti in opera ovunque

BREV. 185

CHIEDERE L'OPUSCOLO

"IL LINOLEUM NELLA CASA"

CHE SI INVIA GRATIS

SOCIETA' DEL

LINOLEUM

SEDE CENTRALE: MILANO 4/29

STABILIMENTO: NARNI (UMBRIA)

FILIALI: ROMA - FIRENZE - BOLOGNA

PADOVA - VERONA - GENOVA

NAPOLI - PALERMO - CATANIA

ASMARA - ADDIS ABEBA (A.O.I.)

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50